Bucureștiul meu 'drag

memoria vizuală a Bucureștiului - www.orasul.ro

un produs:
ASOCIAȚIA Bucureștiul meu 'drag

noiembrie
2012
nr. 11



Forturile Bucureștiului

ASOCIAȚIA Bucureștiul meu drag

www.orasul.ro

Merită să descoperim pentru noi toţi şi pentru copiii noştri farmecul locului, oamenii şi tradiţiile care l-au construit, care i-au definit spiritul şi care într-un fel sau altul interferează zilnic cu prezentul nostru.

Încep sărbătorile



De Andrei Bîrsan
www.orasul.ro

Îmi place Bucureştiul în sărbătoare, are farmecul, gustul şi mirosul lui.

Am copilărit pe Moşilor lângă biserica Silvestru, un cartier în care tradiţiile se păstrau şi transmiteau de la o generaţie la alta. De sărbători toată mahalaua fierbea, se schimbau reţete, se împrumutau maşini de tocat, mirodenii. Se participa la prepararea bunătăţilor. Se puneau gutui în geam iar pe sobă coji de portocale...

Nu toţi aveau încălzire cu gaze, mahalaua era plină de miros de lemne arse, de cărbuni, de mâncare.

Noi, copii, ne pregăteam de colindat, de Moş Ajun, cu capra, sorcova, cei mai mari mergeau cu pluguşorul, ei avea buhaie şi bice împletite din cânepă cu sfârcuri din mătase care pocneau straşnic...

De sfântul Andrei, cap de iarnă, puneam grâu la încolţit, de sfântul Nicolae aveam ghetele mai curate ca niciodată, venea rândul bradului de Crăciunul cu mult așteptatele cadouri şi se terminau cu Revelionul...

În tot acest timp casa era plină de rude, prieteni sau vecini, era timpul împăcării şi al amintirilor frumoase.

Acum că se apropie sărbătorile de iarnă îmi dau seama că ne-am pierdut identitatea și apartenenţa la comunitatea locală, ne-am transformat în consumatorul de produse gata făcute.

Acum sărbătorile le facem la mall sau în faţa televizorului, noi și telecomanda.

Public revistă în vuietul Black Friday, cumpăraţi... cumpăraţi... cumpăraţi, asta-i fericirea supremă în 2012.....



Decembrie 2007

Bucureștiul meu drag
Memoria vizuală a orașului



SUMAR

ASOCIAȚIA Bucureștiul meu drag

Redactor Șef: Andrei Bîrsan
Redactori: Sidonia Teodorescu
Dan Moruzan
Fotoreporter: Mihai Petre
Consilier documentare: Emanuel Bădescu
Revista a fost realizată cu Adobe Creative Suite.
Revista Bucureștiul meu drag este editată de Asociația Bucureștiul meu drag ® andrei.birsan@orasul.ro, www.orasul.ro, Telefon: 0743.076.255

ISSN 2248 - 3292

Coperta: Fortul Jilava, foto Mihai Petre



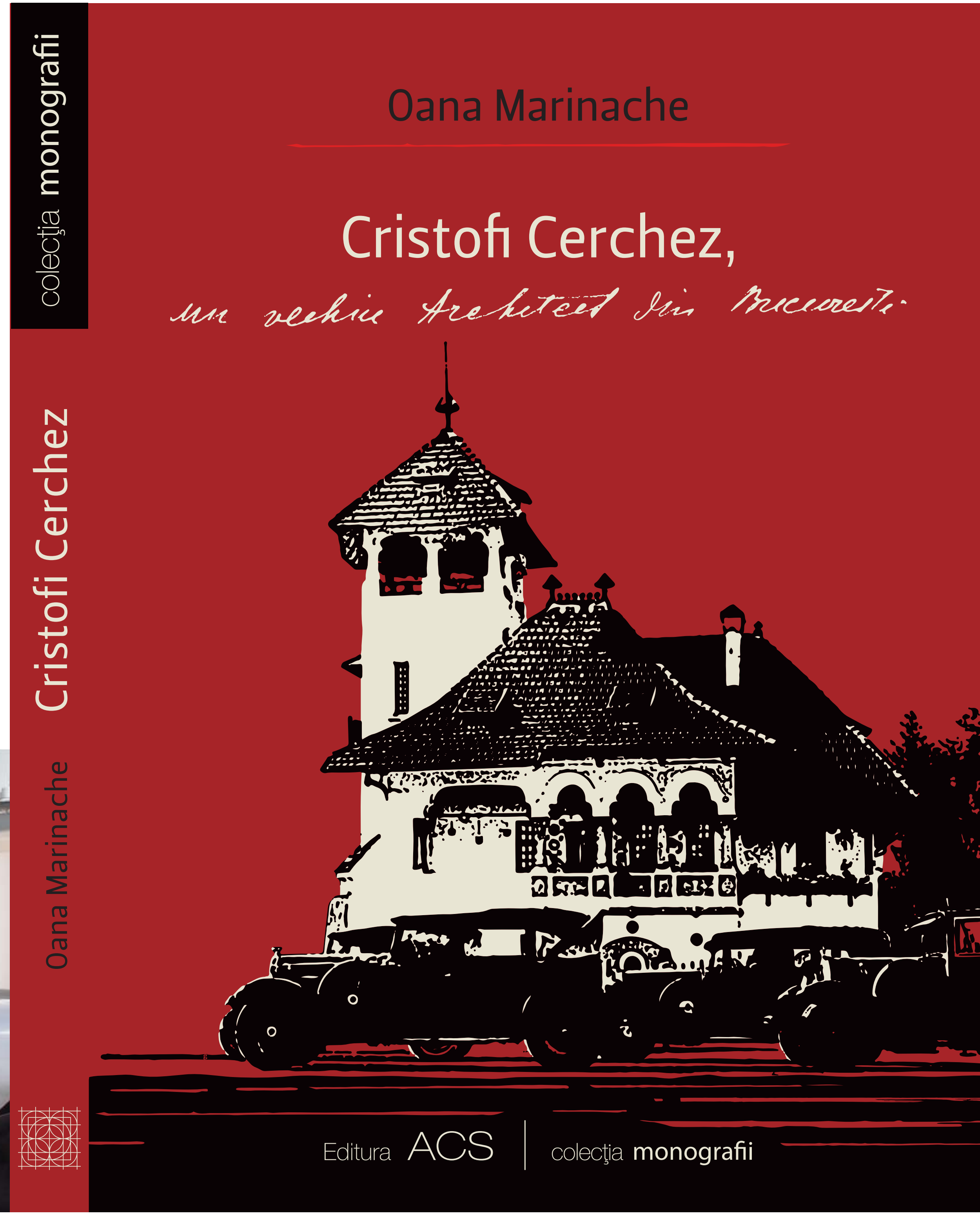
Centura Bucureștiului - Excursie

Însoțiți de domnul Ionuț Georgescu - Președintele Centrului de Excelență pentru o dezvoltare durabilă am vizitat Centura Bucureștiului
http://www.orasul.ro/excursiifoto/view/pe-urmele-arhitectului-cristofi-cerchez.html

Ultimul etaj - în vizită la expoziție

“Ultimul etaj. București: o cartare fotografică, 2004–2012” a lui Ștefan Tuchilă de la MNAC
http://www.orasul.ro/events/view/ultimul-etaj-in-vizita-la-expozitie.html





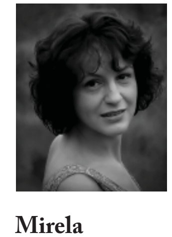


Expoziția de fotografie "Bucureștiul în alb și negru"

A venit... a venit toamna...

Şi cum tradiţia deja a fost creată, cea de a treia ediţie a expoziţiei de fotografie „Bucureştiul în alb şi negru", organizată de Asociaţia „Bucureştiul meu drag" împreună cu Librăria Cărtureşti, a fost vernisată miercuri 17 octombrie 2012 la Cafe Verona, în incinta Librăriei Cărtureşti.

Fotografii prezenţi în cadrul expoziţiei au dezvăluit privitorilor un oraş al contrastelor, de la zonele arhitecturale, la atmosfera străzii şi până la elemente inedite descoperite la tot pasul. Şi totul prezentat în 52 de fotografii alb-negru, alese în urma jurizării, din cele peste 150 de fotografii prezentate de: Eli Driu, Ileana Partenie, Alina Corcoz, Marius Oancea, Roberto Iosupescu, Bogdan A-Popei, Cristi Radu, Marcel Eremia, Mimi Rusu, Nick Costandache, Nina Mihăilă, Şerban Vornicu, Ştefănel Vlad, Albert Adrian Vrăbiuţa, Adriana Manolache, Cristina Ţintă, Daria Raducanu, Claudia Melchiori, Sorina Tache, Dragoş Ticu, Andreea Radu, Andreia Bîrsan, Bogdan Luţă, Cristiana Baston, Julia Kretsch, Nicu Buculei, Victor Roman, Dana Borcea, Ileana Buruianu, Laura Oprea, Nicu Nădejde, Oreste Iftode, Paul Enache, Simina Sav, Carmen Pelinel, Daniel Gheorghiţă, Irina Cara, Petru Șchiopu, Viorel Pleşca, Eugen Dumitru, Iulia Antocica, Mihai Petre, Sergiu Sfetcu, Andrei Bîrsan, Mirela Momanu, Cornel Hlupina, Dan Moruzan.



Mirela Momanu
Coordonator expoziții Asociatia "Bucurestiul meu drag"

Eli Driu, Ileana Partenie, Alina Corcoz au primit diploma de aur.

Împreună cu fotografiile realizate de către membri asociaţiei, au fost invitaţi să expună Andrei Pandele, Vlad Eftenie, Lucian Muntean şi Marian Chiriac (câştigătorul concursului Ziua Fotografiei de stradă 2012 www.streetphotography.ro).

Curatorul expoziţiei: Mirela Momanu (www.phototeam.ro)

Fotografiile tipărite de: AME Design (www.amedesign.ro).

Vernisajul a reunit pasionaţi ai fotografiei care au sărbătorit toamna bucureşteană cu dovleac şi mere coapte, turtă dulce şi bineînţeles, cu fotografii de bună calitate, totul într-o atmosferă de zile mari!











foto Nicu Buculei



foto Viorel Pîrjan



foto Mihai Petre

Bucureștiul în alb și negru

Diplomele de aur





Alina Corcoz

http://mypuzzledworld.blogspot.ro/

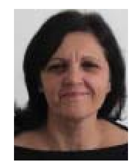




Eli Driu

www.phototeam.ro

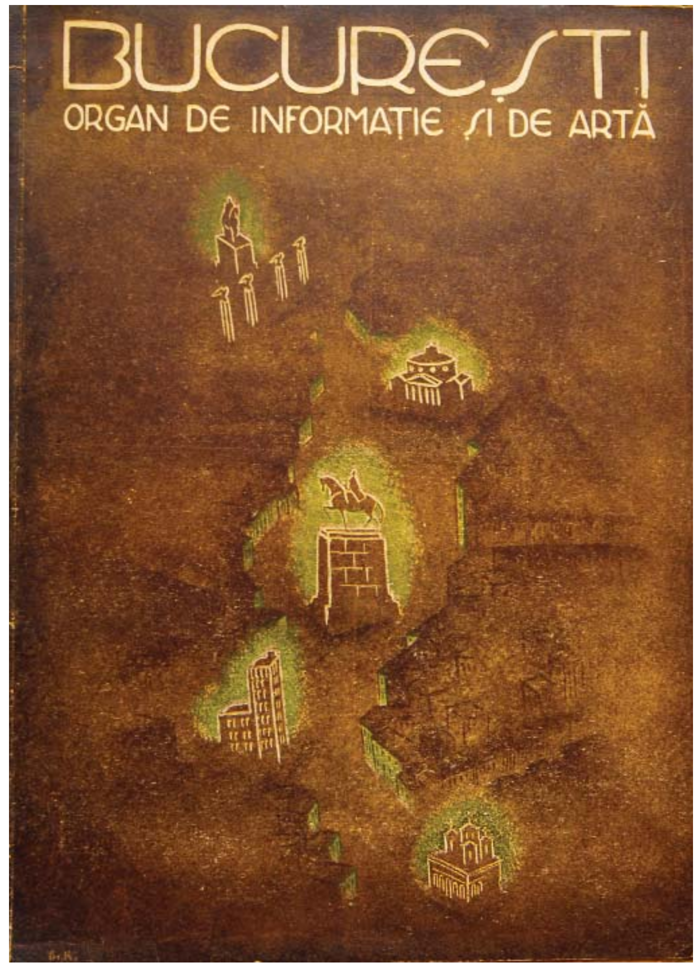




Ileana Partenie

http://ileanapartenie.wordpress.com/

București
Organ de informație și de artă



arhiva Ileana Buruiană

Se spune despre cifre că sunt reci şi fără viaţă.

Este adevărat acest lucru, numai dacă privim cifrele ca simple semne.

Dacă ne gândim însă la ceea ce ele reprezintă, la ceea ce exprima, constatăm că au într-adevăr viaţa.

Munca noastră, averea sau lipsa, realizările noastre, toate le exprimam şi în cuvinte, dar mai ales în cifre...

Bugetul Primăriei Capitalei trebuie să intereseze deopotrivă însă pe toţi cetăţenii Capitalei, pentru că el reprezintă în fapt gospodăria primului oraş al ţării, gospodărie la care suntem obligaţi să participăm cel puţin acei cari locuim în Bucureşti."

Chiriac Maciolla - Director General Financiar Primăria Municipiului Bucureşti, 1947



Piața Națiunile Unite, anii '70



Piața Unirii, anii '70



Piața Națiunile Unite 2012, fotograf Andreia Bîrsan



Piața Unirii 2012, fotograf Elisei Noață


Piața Universității, anii '70

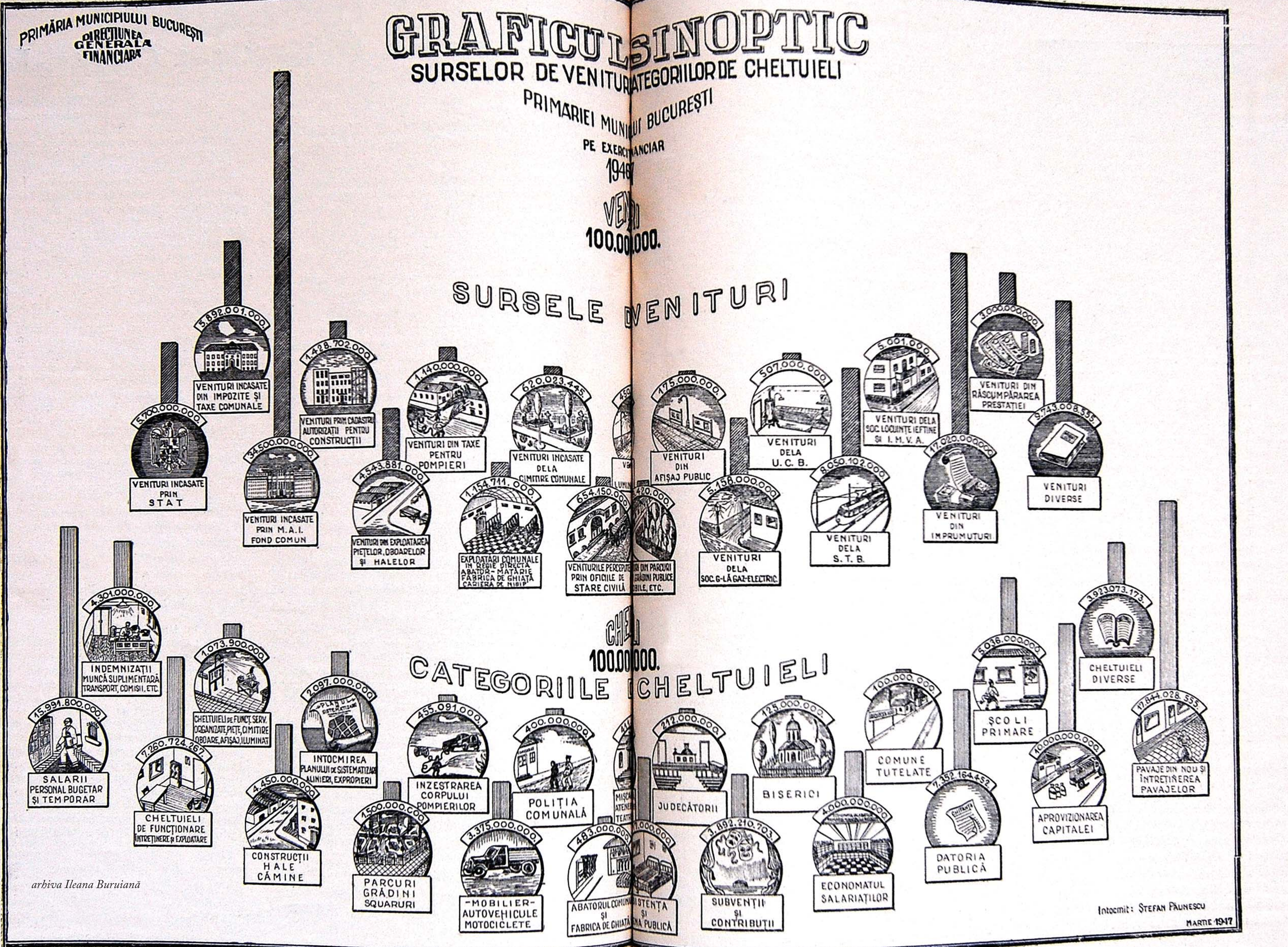

Magazinul Unirea, anii '70



Piața Universității 2012, fotograf Lucia Spirea



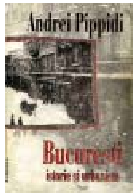
Magazinul Unirea 2012, fotograf Mirela Momanu



arhiva Ileana Buruiană

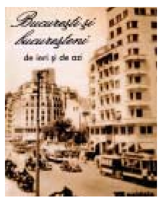
Recomandate de **Filica Drăghici**, bibliotecar BCU





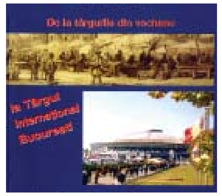
Andrei Pippidi. București: istorie și urbanism, Editura Do-minoR, București, 2002, p.329

Începând cu anul 1977, de la cutremurul care a pus brusc şi dramatic problema consolidării sau reconstrucţia din temelii, la alte dimensiuni şi în alt spirit capitala ţării noastre a suferit ravagiile unei revoluţii urbanistice. Nu numai că a pierit o treime din centrul istoric, lăsând maidane întinse şi rupând brutal ţesătura străzilor, dar, pe unde a trecut tăvălugul sistematizării pentru un oraş suprapopulat, s-au ridicat blocuri monotone. Căutarea originialităţii a mers în acelaşi pas cu revendicarea unei demnităţii profesionale. Numele cele mai caracteristice pentru generaţia de la 1930, G.M. Cantacuzino, Marcel Iancu, Horia Creangă şi Octav Doicescu, se întâlnesc toate în paginile acestei cărţi, unde se va găsi pledoaria lor pentru un urbanism modern în Bucureşti.



Victor Bilciurescu. Bucureşti şi bucureşteni de ieri şi de azi Editura Paideia, Bucureşti, 2003, p. 282.

Autorul doreşte să prezinte în lucrarea de faţă icoana fidelă a Bucureştilor şi bucureştenilor, trăite şi văzute de el, cu câteva reflecţii personale asupra unei eveniment sau unei figuri bucureştene, sprijinite pe dovezi. Doreşte să reiasă imaginea clară a Capitalei de odinioară, aşa primitivă cum era şi cea actuală, ca o comparaţie între aceste două înfăţişări, din care să rezulte greşeala de neiertat de a fi lăsat să dispară tot ce a fost, tot farmecul patriarhal de atunci, ca în schimb, să rămână un oraş ce respiră o atmosferă cu totul străină de sufletul românesc.



Eugen Petrescu-Prodan. De la târgurile din vechime, la Târgul Internaţional Bucureşti, Bucureşti 2001, p. 144.

Lucrarea de faţă îşi propune să dovedească, cu mărturii contemporane şi interpretării ştiinţifice, că în apariţia, evoluţia şi dezvoltarea economiei româneşti, a comerţului şi a industriei din ţara noastră, un rol însemnat l-au jucat tîrgurile, începând cu bâlciurile din vechime, continuând cu oboarele, pieţele, halele, bursele şi expoziţiile din perioada formării, extinderii şi consolidării pieţei naţionale, până la Târgul Internaţional Bucureşti şi celelalte manifestări expoziţionale din epoca modernă.

Lucrarea tratează, în capitole distincte, importanţa pe care târgurile şi celelalte manifestări asemănătoare au avut-o, în decursul istoriei, fie ca embrion al economiei de piaţă, fie ca vector al progresului tehnic şi al calităţii produselor, fie ca adevărate centre de afaceri, fie ca pârghie de promovare a exporturilor, fie ca instrument de dezvoltare a cooperării economice internaţionale, fie chiar ca purtător al mesajelor oficiale ale autorităţilor statului.

Biserica Sf. Ioan Botezătorul



Valeriu Onciu
http://valeriucostin.blogspot.ro

Hram: Tăierea capului Sfântului Ioan Botezătorul

Ctitorită: 1924, de Ion și Maria Petrescu, cu contribuția enoriașilor parohiei

Șos. Pantelimon nr. 257, sector 2







MINCU UN SECOL INAINTE

EXPOZITIE DE FOTOGRAFIE DE VICTOR VELCULESCU

Organizator: Ordinul Arhitecţilor din România, în cadrul **ANULUI ARHITECT ION MINCU** (1852-1912), finanţare din timbrul de arhitectură

Cu colaborarea:
Istoric de artă Oana Marinache, documentare şi texte prezentare
Arhitect Ioana Alexe, grafică, manager expoziţie
Arhitect/ist. artă Monica Lotreanu, coordonator program

Cu sprijinul:
Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe
Muzeul de Istorie şi Artă al Municipiului Bucureşti
Arhivele Naţionale ale Statului, Direcţia Bucureşti
Direcţia pentru Cultură şi Patrimoniu Cultural a Judeţului Vrancea
Primăria Municipiului Craiova, Prefectura Judeţului Galaţi, Casa Copiilor din Galaţi, Administraţia Cimitirului Bellu, Uniunea Scriitorilor din România, Scoala Centrală din Bucureşti, Curtea de Apel Bucureşti, Episcopia Ortodoxă a Tomisului, Mănăstirea Stavropoleos Bucureşti, Primăria Valea Călugărească, Podgoria Lacerta din Finţeşti

ORDINUL ARHITECŢILOR DIN ROMÂNIA

2012 ANUL ION MINCU

în perioada	loc	program de vizitare	adresa
14.11-16.12 2012	**CASA MINCU**	10:00-17:00	**SEDIUL O.A.R., STR. PICTOR ARTHUR VERONA NR. 19, SECTOR 1, BUCURESTI**

Forturile Bucureștiului

Fotografii și text Andrei Bergheș



Fortul 13, foto Mihai Petre



Andrei Bergheș
arhivadegeografie.
wordpress.com

INTRODUCERE

Explorarea urbană este o activitate care a captivat mulţi aventurieri, în principiu datorită atracţiei primului obiectiv de acest gen vizitat. Forturile din jurul Bucureştiului au fost piatra de încercare pentru mulţi temerari în explorarea urbană.

Şoseaua de Centură a Bucureştiului, în lungime de 70 de kilometri, împreună cu linia ferată de centură, au fost construite (paralel) între anii 1885 şi 1899, concomitent cu evoluţia lucrărilor la forturile care aveau menirea să apere oraşul. Automobiliştii ce tranzitează Şoseaua de Centură nu sunt conştienţi de istoria care se ascunde la doar 50-100 de metri de şosea, pe exteriorul oraşului, în arboretele mici şi foarte dese care apar din loc în loc, cu o frecvenţă aproximativă de 2 kilometri, adică bătaia unui tun de calibru mic de pe vremea lui Carol I. Din cele 36 de fortificaţii – 18 forturi şi 18 baterii intermediare – s-au păstrat până astăzi 17 forturi întregi (cu modificări minore) şi 14 baterii intermediare. Un fort este parţial explodat, iar 4 baterii au sărit în aer din cauza neatenţiei şi au fost distruse complet. Dintre forturile şi bateriile care mai există astăzi, doar un fort mai este electrificat şi folosit (neoficial) ca muzeu, în timp ce una dintre baterii a fost renovată complet. Restul sunt abandonate, lăsate în paragină.

Din istoria Cetăţii Bucureşti

Pe fondul presiunilor a trei puteri economice mondiale asupra Principatelor Unite – Imperiul Otoman, Imperiul Austro-Ungar şi Rusia – domnitorul Carol I (principe între 1866 şi 1881, rege între 1881 şi 1914), militar de profesie, ordonă mai multor comisii de ofiţeri înalţi să studieze posibilitatea fortificării unor obiective din Câmpia Română. Primele două priorităţi mai complexe erau "Cetatea Bucureşti" şi Linia fortificată Focşani – Nămoloasa – Galaţi, menită să oprească atacurile dinspre Rusia.





Anul 1882 este anul în care este chemat la Bucureşti generalul belgian Henri Alexis Brialmont, "arhitectul" fortificaţiilor de la Liege şi Anvers, prin urmare o somitate în domeniu. Prin alegerea unui proiectant belgian, Carol I a căutat să evite un scandal diplomatic, Belgia fiind la acea dată o ţară neutră faţă de Triplă Alianţă şi Rusia, Marea Britanie, Franţa. Intenţia Principatelor Române de a se apăra în acest mod a iritat la acea vreme toate marile puteri, mai ales începând cu anul 1883, când serviciile de informaţii rus şi austro-ungar au descoperit adevăratul scop al călătoriei generalului la Bucureşti.

Scandalul Brialmont

Încălcarea de către Belgia a neutralităţii devine o problemă publică pe plan internaţional. "Scandalul Brialmont" a fost stârnit de Austro-Ungaria, imperiu care se simţea cel mai ameninţat de alocarea fondurilor pentru fortificaţii. În plus, guvernul de la Viena se temea că banii vor fi utilizaţi pentru întărirea graniţei cu Transilvania, experţii fiind convinşi de inutilitatea fortificaţiilor de la Bucureşti, datorată reliefului accesibil de câmpie. În acest sens, Viena presează Bruxelles să-i interzică generalului Brialmont prezenţa în România. În vara lui 1883, Henri Alexis Brialmont ajunge "clandestin" în Principate, cerând un concediu pentru a merge în Germania. În timp ce lucrează la un nou memoriu pentru lucrările de fortificare, generalul este rechemat de urgenţă acasă pentru a da explicaţii în scris ministrului de război. Primul-ministru austro-ungar cere Belgiei trecerea în rezervă a acestuia, iar ca răspuns politic, România ameninţă cu blocarea accesului produselor belgiene pe piaţa românească. Aderarea României la Puterile Centrale (Triplă Alianţă), din anul 1883, conduce într-un final la aplanarea conflictului şi reluarea de către Henri Alexis Brialmont a proiectului fortificaţiilor.

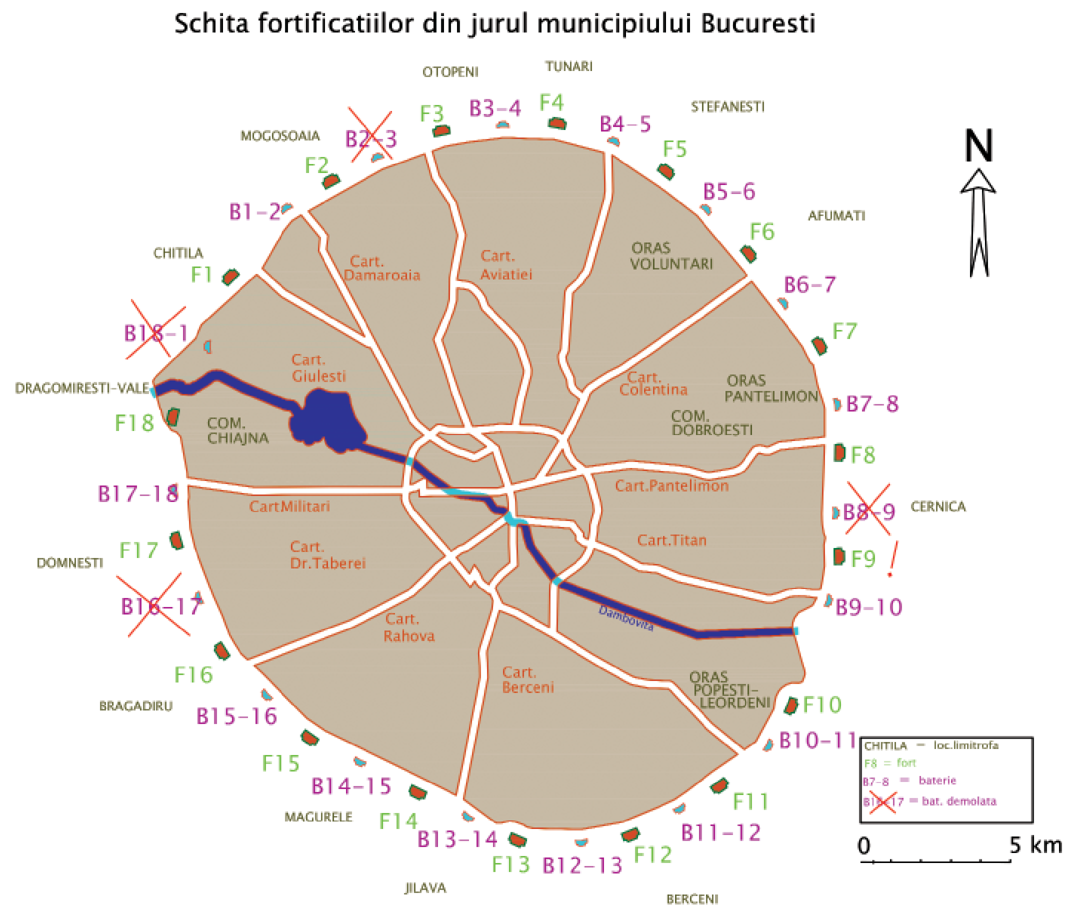
Planurile generalului Brialmont au prevăzut o linie principală de rezistenţă cu un perimetru de 72 de kilometri, compusă din 18 forturi dispuse din 4 în 4 kilometri şi 18 baterii intermediare (redute). A mai fost conceput şi un nucleu al cetăţii, care nu s-a materializat niciodată. Diametrul centurii de fortificaţii avea să varieze între 21 şi 28 de kilometri, iar distanţa medie faţă de oraşul din 1884 era de 8 kilometri. Oficial, lucrările au durat puţin peste 10 ani, din 1884 până în 1895. Totuşi, anumite finisaje şi modificări ulterioare s-au mai executat până în anul 1903. În luna martie a anului 1893 erau finalizate Forturile 18 şi 1-8 (sectorul nordic) şi Fortul 13 aflat la sud. Doi ani mai târziu, întreaga centură de fortificaţii avea să fie terminată.

Evoluţia tehnologiei, dovedită prin experienţe realizate în 1886 cu tipuri noi de armament, a condus la modificarea planurilor de construcţie, astfel încât forturile să reziste noilor obuze-torpilă. În anul 1888, Carol I este presat de parlament să solicite reducerea considerabilă a costurilor. Astfel, numai forturile Chitila, Mogoşoaia, Otopeni şi Jilava apucă să fie finalizate după planurile originale, cu reduit central şi număr maxim de încăperi. Celelalte aveau să fie simplificate, de dimensiuni mai mici, fără reduit. Instituţia care s-a ocupat de lucrări a fost Direcţia Generală a Lucrărilor de Fortificaţiune, comandată de generalul Anton Berindei. Din 1890, instituţia a luat în primire şi Linia Fortificată Focşani – Nămoloasa – Galaţi (din care mai există şi astăzi cazemate).

Forturile Bucureştiului

Forturile şi bateriile au fost numerotate 1-18, respectiv 1-2 / 18-1, începând cu Fortul 1 Chitila. Acestea au fost construite după mai multe modele – tipuri: forturi de tip 1 (F1, F3), tip 2 (F2 şi F13), tip 3 (F4 – tip 3 modificat, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F14, F15, F16, F17, F18), tip 4 (F5 – acvatic), tip 5 (F6 – numit şi tip 2 modificat); baterii de tip 1 (B1-2, B4-5, B5-6, B6-7, B7-8), tip 2 (B13-14 şi B14-15), tip 3 (B2-3, B8-9, B9-10, B15-16, B16-17, B17-18, B18-1), tip 4 (B3-4) şi tip mixt (B10-11, B11-12, B12-13).

În anul 1914, în pragul Primului Război Mondial, România dispunea de două lucrări



ample de fortificaţii: Cetatea Bucureşti şi Linia întărită F-N-G, precum şi de două întăriri în construcţie: Capul de pod Cernavodă şi Capul de pod Turtucaia, ambele la Dunăre. După declanşarea Primului Război Mondial, fortificaţiile de la Anvers şi Liege, construite tot de generalul Brialmont, au cedat sub noile arme ale Puterilor Centrale. În ceea ce priveşte Cetatea Bucureşti, linia de luptă punea în pericol noile fabrici şi uzine construite la marginea oraşului. O parte din armament fusese mutat la capetele de pod de la Cernavodă şi Turtucaia, astfel că o parte din forturi au rămas descoperite. Insuficientă garnizoanei, a trupelor de geniu şi a armamentului, precum şi întreţinerea din ce în ce mai greoaie a forturilor, au condus la dezactivarea în anul 1914 a centurii şi dezarmarea completă mai târziu. În 1916, România intră în război şi pierde bătăliile de la Neajlov şi Argeş, trupele retrăgându-se apoi spre Moldova. Armata germană, bine pregătită pentru asediul capitalei, a avut o mare surpriză să descopere că Bucureştiul fusese dezarmat chiar înainte de intrarea în război. Serviciile de spionaj, destul de bine cotate de inamic, dăduseră greş. Bucureştiul a fost ocupat fără luptă pe 23 noiembrie / 6 decembrie 1916.

Situaţia prezentă a centurii de fortificaţii

Abandonarea marii majorităţi a forturilor şi bateriilor transformă orice încercare de a vizita un astfel de obiectiv într-o veritabilă explorare urbană, cu riscuri incluse, dar şi cu satisfacţii. O bună parte au rămas în incintele unităţilor militare a Ministerului Apărării, iar accesul şi fotografiatul sunt strict interzise. Cel puţin jumătate dintre obiective sunt mai mult sau






mai puţin accesibile, astfel că în continuare vom inventaria starea actuală a fiecăruia.

Fortul 1 Chitila
Aflat în apropierea oraşului Chitila şi a staţiei CFR omonime, Fortul Chitila este primul finalizat dintre fortificaţii. Practic, este singurul care a respectat planurile originale ale generalului Brialmont. Este un fort din tipul 1, la fel ca Otopeni, cu un traseu pentagonal. Lungimea contraescarpei (partea a şanţului aflată la taluzul dinspre inamic) era de 463 de metri. Frontul anterior avea 310 metri, iar feţele 110. Cazarma garnizoanei se afla pe frontul principal, în camere cu o deschidere de 5,5 metri şi o grosime a bolţii de 2,5 metri.



Reduitul central, în formă de inimă, este apărat de două şanţuri adânci, care se mai inundă în perioadele umede, făcând aproape imposibil accesul pe la intrarea principală. Fortul este abandonat, dar galeriile din partea vestică (în spatele reduitului) sunt folosite ca depozit de către o firmă privată.

Bateria 1-2 Chitila
Bateriile iau numele fortului anterior (cu numărul mai mic). Bateria 1-2 face parte din tipul 1, cu sunt continuu şi cazemata de contraescarpă. Se află în incinta unui poligon de trageri al armatei române, aproape de intersecţia Şoselei de Centură cu DN 1A (prelungirea Bulevardului Bucureştii Noi – Şoseaua Bucuresti-Targoviste – toponim vechi, intrat în inactualitate). Accesul este în mod normal interzis, iar fotografiatul este permis numai în condiţii speciale. La Bateria 1-2 s-au turnat scene de film, fiind un obiectiv bine întreţinut şi parţial electrificat.

Fortul 2 Mogoşoaia
Fortul Mogoşoaia face parte din tipul 2, alături de Fortul 13 Jilavă. Tipul II este asemănător cu tipul I, diferind numai frontul de gât", care este semibastionat. Şi Mogoşoaia este un fort cu reduit central, respectând în cea mai mare parte planurile iniţiale de construcţie, neafectate de reducerea costurilor. Faţă de tipul I, reduitul este de dimensiuni mai mici. Intrarea în reduit se face pe un pod, care în trecut era mobil, retractabil, aspect unic în construcţia forturilor. Astăzi, este în incinta unei fabrici de murături, este abandonat, iar accesul este de regulă interzis (este păzit bine şi de câini). În perioadele fără vegetaţie constrictoare (iarna, primavara) se poate ajunge în şanţul din spatele reduitului, de unde cu puţin noroc se poate intra printr-o fostă turelă, unde acum se află o construcţie.

Bateria 2-3 Mogoşoaia
Bateria 2-3 a explodat în anul 1919, omorând 13 militari şi 2 civili. Au fost detonate din neatenţie 32 de vagoane de dinamită. O explozie ulterioară (cu încă 2 morţi) a şters orice urmă a bateriei. Conform imaginii satelitare, aceasta se afla în apropierea Academiei Naţionale de Informaţii (şcoala SRI), iar pe locul ei există un sediul al IADP.

Fortul 3 Otopeni
Fortul Otopeni, din primul şi cel mai eficient tip de fortificaţii, este astăzi împărţit în două. Reduitul central se află în incinta unei unităţi militare, unde accesul este strict interzis, iar galeria de contraescarpă este ocupată de fabrică Zărea, care şi-a amenajat în interior un depozit de băuturi. Este şi singura porţiune care se poate vedea şi chiar vizita. Pereţii au fost vopsiţi, conferind obiectivului un aspect diferit de cel iniţial. Accesul spre Zărea se face pe un drum ce pleacă din zona restaurantului McDonald's de la intrarea în oraşul Otopeni.

Bateria 3-4 Otopeni
Bateria 3-4, aflată aproape de sediul Philip Morris România, a fost până nu demult singura care mai păstra o parte din structură metalică a unei turele. Între anii 2008 şi 2012, metalul a fost demontat complet de hoţii de fier vechi. Tot prin turela din imagine se poate şi intră în baterie, pentru că şanţul este în permanenţă inundat. Este singura care face parte din tipul 4 de baterii (unică), cu sunt de dimensiuni reduse, între cele două semibastioane de pe frontul posterior.

Fortul 4 Tunari
Fortul Tunari este un fort de tip 3 modificat. Forturile din tipul 3 reprezintă majoritatea fortificaţiilor de centură (12 la număr), fiind construite după planuri simplificate, cu costuri reduse considerabil. Pe de altă parte, acestea au fost proiectate după apariţia obuzului-torpila, constituind o adaptare la noua tehnologie. Este cel mai mic dintre forturi, fiind încadrat din această cauză la tipul 3 modificat. Se află în incinta unei unităţi militare, în care accesul şi fotografiatul sunt interzise. Şanţul de apărare este în permanenţă inundat.









Bateria 4-5 Tunari
Bateria 4-5 se află în imediata apropiere (la est) a intersecției dintre Centură și șoseaua dintre Pipera și Tunari (Bulevardul Pipera din orașul Voluntari și Calea București din Tunari). Face parte din tipul 1, ca și bateria 1-2. Este complet abandonată, iar accesul se face fără probleme din Șoseaua de Centură. Pe terenul din fața ei au existat odată câteva construcții, din care astăzi au rămas numai fundațiile. Șanțul nu este inundat, astfel că se intră chiar pe accesul principal.

Fortul 5 Ştefăneşti
Fortul Ștefănești reprezintă o variantă a forturilor de tip 2 și este denumit fort acvatic, datorită lacului permanent care se află în șanțul de apărare (partea frontală și laterală). Escarpele și contraescarpele sunt nezidite și au înclinația de 50 de grade. Intrarea în fort era apărată tot cu pod retractabil, precum și cu grilaj metalic. Se află în cadrul unei unități militare, prin urmare este foarte dificilă obținerea permisiunii de acces și fotografiere. Ferestrele sunt protejate și ele cu grinale, semn că fortul este folosit și astăzi ca depozit.

Bateria 5-6 Ştefăneşti
Bateria 5-6 aparține tipului 1, de formă triunghiulară, cu sanț continuu și cazemată dublă în unghiul din vârful contraescarpei. Este singura fortificație din Cetatea București care a fost renovată complet, aparținând astăzi Ministerului de Interne. Nu este accesibilă turiștilor, iar fotografia de mai sus este datată aprilie 2008, când încă nu crescuse bolta. Felicitări celor care au luat obiectivul în primire și au făcut ceva din el!

Fortul 6 Afumaţi
Fortul Afumați este dintre cele mai spectaculoase și mai complexe lucrări de acest gen din România. Reprezintă un tip unic (tip 5), fiind o variantă a tipului 2, dar fără reduit. Este fortul cu cele mai multe turele (9 la număr) și prin urmare cele mai multe galerii. Organizarea interioară a Fortului Afumați este net diferită de celelalte forturi. Este complet abandonat și accesibil turiștilor dornici de o mică aventură. A fost utilizat în trecut ca depozit (doar frontul principal), astăzi fiind "mascat" de o serie de clădiri ale unor firme pe care trebuie să le ocolim pentru a ajunge (detalii spre finalul materialului). Nu aparține de nicio persoană fizică sau juridică. Camerele garnizoanei au fost modificate prin construcția de bazinete, semn al utilizării lui ca depozit, din care astăzi se mai păstrează o parte.

Bateria 6-7 Afumaţi
Bateria 6-7, din tipul 1, se află astăzi la "adăpostul" unor firme private care și-au construit depozite chiar pe terenul dinspre șosea. Sunt foarte bine păzite, iar accesul este ca și imposibil. Întrebați despre localizarea unei fortificații în incinta lor, paznicii vor nega cu desăvârșire existența unei asemenea construcții și ne vor trimite la Fortul Afumați din vecinătate. Totuși, imaginea satelitara oblică a Bing Maps vorbește de la sine. Bateria pare abandonată, nu se află într-o unitate militară, dar în schimb este extrem de bine păzită…

Fortul 7 Pantelimon
Fortul Pantelimon se află în incinta a trei unități militare, în apropiere de pasajul Șoselei de Centură peste calea ferată București – Constanța. Este un fort de tip 3, proiectat după apariția obuzelor-torpila. Reduitul central lipsește, ca urmare a modificărilor planurilor de construcție și ajustării la minim a costurilor. Conform imaginii satelitare, turelele par astupate complet și fațada dinspre interior este puțin modificată prin adăugarea de porticuri sau chiar construcții anexe.

Bateria 7-8 Pantelimon
Bateria 7-8 face parte din tipul 1, de formă triunghiulară. Se află la periferia orașului Pantelimon, în apropiere de capătul străzii Câmpului dinspre Centură. În anul 2008, aceasta era complet abandonată și vizitabila, iar în anul 2012 s-a reactivat unitatea militară în incinta căreia se află astăzi.

Fortul 8 Cernica
Fortul Cernica se află între Bulevardul Biruinței (DN3) din orașul Pantelimon și Șoseaua Cernica (DJ 301). Este un fort de tip 3, simplificat. Turelele par astupate, iar galeria de contraescarpă a fost distrusă parțial de o explozie, datorită folosirii în trecut ca depozit de combustibili. Fortul este în incinta unei unități militare, dar este abandonat și accesibil dinspre complexul studențesc al USAMV (contraescarpă cu galerie interioară).

Bateria 8-9 Cernica
Amplasată imediat la sud de salba de lacuri a Râului Colentina, Bateria 8-9 a fost demolată sau a explodat. Pe imaginea satelitară se mai cunoaște astăzi terenul ei, făcând parte din tipul 3, cu sunt doar pe frontul posterior. Terenul bateriei este abandonat și folosit ca platformă pentru deșeuri. Se pot observa denivelări de pământ de mici dimensiuni. Este posibil ca anumite galerii ale bateriei să fie îngropate, astfel ca eventuale săpături în zonă ar putea să elucideze misterul dispariției de la suprafață a acestui obiectiv.

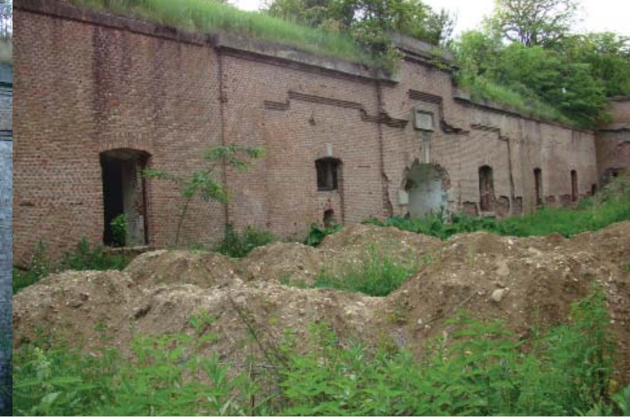
Fortul 9 Căţelu
Fortul Cățelu se află în prelungirea imaginară a Străzii Oxigenului din Sectorul 3 al capitalei, peste linia de centură, în incinta unui poligon de trageri, drept pentru care accesul este interzis. Este singurul fort aproape complet distrus de mai multe explozii ale munițiilor care au fost depozitate aici (în anii '20). Tot ce a rămas din el este o mică porțiune (cea sudică) din galeria de contraescarpă, care este relativ vizitabila pentru cei mai atenți. Galeria este vizitabila pe circa 50 de metri, alături de o altă galerie mică ce coboară la nivelul inferior, ambele cu surpături.

Bateria 9-10 Catelu
Bateria 9-10 este cea mai cunoscută și vizitată baterie de la centură, fiind complet despădurită și situată lângă un drum important – autostrada A2 spre Constanța. Din fericire, construcția autostrăzii nu a afectat și bateria, până la baza ei fiind chiar un drum de mașină. Dacă este cea mai vizitată, implicit este și cea mai insalubră dintre baterii, cu mormane de deșeuri chiar în șanțul posterior (de acces). Este o baterie din tipul 3, prima "supraviețuitoare" de acest tip dintre cele pe care le vom cunoaște aici (cu sunt numai pe frontul posterior). Este utilizată ocazional și de jucătorii de airsoft, pe care dacă îi găsim acolo este recomandabil să evităm contactul cu bilele de plastic care joacă rol de muniție.


B TERIA









Fortul 10 Leurdeni
Denumirea fortului nu a fost redactată greşit, numele satului fiind la vremea aceea scris şi pronunţat Leurdeni. Fortul Leurdeni se află aproape de capătul şoselei principale ce traversează cartierul omonim al oraşului Popesti-Leordeni. Se află la cea mai mare distanţă de o baterie intermediară – peste 4 kilometri sud de Bateria 9-10, fiind o excepţie de la regulă stabilită de generalul Brialmont. Face parte din tipul 3, de formă patrulateră, fără reduit. A fost împărţit în două, şanţul şi galeria posterioară fiind până nu demult parte a unei unităţi militare; galeria de contraescarpă şi restul fortului au fost depozit privat. Astăzi, întreg fortul este abandonat, unitatea desfiinţată, iar hoţii de fier vechi şi materiale de construcţii l-au luat "în primire". Pe terenul dintre fort şi Şoseaua de Centură funcţionează o serie de firme, fără legătură cu fortul. Detaliile de acces le puteţi consulta mai jos, într-un capitol separat.

Bateria 10-11 Leurdeni
Bateria 10-11 se află în dreptul cartierului Danubiana din Popeşti-Leordeni. Face parte dintr-un tip mixt de baterii, între tipul 3 şi tipul 4, de dimensiuni reduse şi cu un număr mai mic de încăperi. Ca şi Bateria 3-4 Otopeni, şanţul este prezent numai între cele două semibastioane. Dimensiunile sunt reduse (după planurile de diminuare a costurilor). Astăzi, structura ei a fost puţin modificată, apărând anexe din zidărie portanţa în şanţ şi anumite galerii fiind astupate. Se află pe terenul unei proprietăţi private, dar cu puţină atenţie se poate vizita. La coborârea în şanţ se află stupi de albine.

Fortul 11 Popeşti
Fortul Popeşti face parte din tipul 3, majoritar între forturile capitalei. Spre deosebire de Fortul Leurdeni, galeriile laterale nu fac legătura cu galeria de contrasescarpa, acestea oprindu-se la turelele de pe umerii fortului. Se află pe terenul unei unităţi militare, în cadrul unui poligon de trageri, unde accesul este interzis. Din imaginea satelitara, pare bine întreţinut.

Bateria 11-12 Popeşti
Bateria 11-12 se află în incinta Complexului turistic Mioriţa, aflat pe Şoseaua de Centură în apropiere (la est) de intersecţia cu Şoseaua Berceni. Face parte din tipul mixt, ca şi Bateria 10-11, cu sunt de dimensiuni reduse pe frontul posterior, între cele două semibastioane. Este utilizată ca depozit (magazie) pentru complexul turistic Mioriţa şi este nevizitabila pentru turiştii care poposesc acolo (veţi fi refuzaţi cu vehemenţă la recepţie).

Fortul 12 Berceni
Fortul Berceni se află pe terenul Remat Bucureşti Sud, de lângă intersecţia Şoselei de Centură cu Şoseaua Berceni. Face parte din tipul 3, aproape identic cu fortul Popeşti. Angajaţii Remat refuză să dea detalii curioşilor asupra fortului, chiar negând existenţa acestuia în incinta lor. Din imaginea satelitara, şanţurile înconjurătoare sunt colmatate complet cu deşeuri sau pământ. Există fotografii pe internet cu şanţul posterior inundat. Nu se ştie dacă accesul în fort mai este posibil fără cizme de cauciuc. Adresa electronică de contact a Remat Sud este fictivă.

Bateria 12-13 Berceni
Bateria 12-13 se află la limita administrativă dintre comunele Berceni şi Jilava. Face parte din tipul mixt de baterii, diferenţa principală faţă de tipul 3 fiind dispunerea galeriei de comunicaţie în faţa încăperilor, şi nu în spatele lor. Bateria este în incinta unei unităţi militare, unde accesul şi fotografiatul sunt interzise. Cel mai probabil este folosită ca depozit.

Fortul 13 Jilava
Ajunşi la Fortul Jilava, ne întoarcem la planurile originale ale generalului Brialmont. Şi asta pentru că fortul face parte din tipul 2, aproape identic cu F2 Mogoşoaia. Dispune de un reduit central, pe lângă fortul propriuzis. Frontul de gât este mascat de două cazemate de contraescarpă, instalate sub flancurile semibastioanelor. Escarpa şi contraescarpa sunt zidite. Cedarea lui către Ministerul de Interne şi utilizarea ca închisoare politică (după Al Doilea Război Mondial) i-a adus modificări minore în structură, mai ales în şanţul posterior. Încăperile pentru cazarmă au fost utilizate că celule colective, în timp ce camerele mai mici din fort au fost celule de maximă siguranţă sau celule destinate condamnaţilor la pedeapsa capitală. În faţa frontului posterior au fost construite, din cărămidă, curţi pentru plimbarea deţinuţilor. În prezent este scos din uz, dar încă se mai află în incinta Penitenciarului Jilava. Accesul se face numai ocazional, organizat, în grupuri programate din timp, având în vedere că se intenţionează transformarea lui în muzeu memorial al victimelor comunismului. Este primul obiectiv "programat" pentru a deveni muzeu. Reduitul central este electrificat.

La Fortul Jilava s-au turnat o serie de filme documentare, precum şi filmul artistic "Binecuvântată fii, închisoare" (2002). Fortul 13 Jilava este singurul care "dispune" de o pagină specială de Facebook.

Bateria 13-14 Jilava
Bateria 13-14 se află în apropierea intersecţiei dintre Centură şi drumul european E70-E85 dintre Bucureşti şi Giurgiu. Face parte din tipul 2, reastrans ca răspândire (doar două exemplare, inclusiv B14-15), cu sunt continuu. Diferenţa faţă de tipul 1 o reprezintă caponiera (cazemata) amplasată în vârful bateriei, pe axul central, protejată de un zid de contraescarpă (a se consulta Bing Maps – Bird's Eye, cu imaginea rotită 180 de grade). În prezent, accesul este restricţionat, bateria fiind amplasată în incinta Arhivei Naţionale de Film – obiectiv militar! În interior sunt aruncate deşeuri cinematografice deosebit de inflamabile, care printr-o mică neatenţie pot distruge bateria.

Fortul 14 Broscărei
Fortul Broscărei face parte din tipul 3 original de forturi, cu numărul maxim de încăperi pentru cazarmă. Este bine "adăpostit" de o unitate militară, dar zidul posterior se poate observa cu puţină atenţie din Şoseaua de Centură. Soldaţii au avut grijă ca la poarta unităţii să scrie clar pe câteva pancarte că accesul şi fotografiatul sunt interzise, poate pentru a nu ne mai obosi să întrebăm personal. Toponimul Broscărei este de origine necunoscută, fortul fiind amplasat relativ aproape de cartierul Aluniş din oraşul Măgurele.






Bateria 14-15 Broscărei
Bateria 14-15 se află în spatele Institutului de Fizică Atomică din oraşul Măgurele, la marginea pădurii de formă circulară care înconjoară fostul reactor de la Măgurele. Face parte din tipul 2, ca şi B 13-14 de la ANF, cu aceeaşi cazemată – caponieră construită peste nivelul superior. Ultima ei utilizare a fost ca depozit de deşeuri radioactive provenite de la reactorul din apropiere, pe vremea când acesta funcţiona. Totuşi nu trebuie să ne îngrijorăm cu privire la vizitarea ei. Aceasta a fost ecologizată între anii 2000 şi 2001 de firma NHN Ecoinvest, fiind total decontaminată. În interior veţi oberva şi urmele trecerii grafferilor, ca şi la B 9-10. Bateria nu aparţine nimănui, deşi se află în vecinătatea Institutului de Cercetare a Metalelor Radioactive şi a unei vulcanizări (din spusele ambelor părţi).

Fortul 15 Măgurele
Fortul Măgurele este al doilea cedat către Ministerul de Interne. Face parte din tipul 3, ca majoritatea forturilor. Dispune de numărul maxim de camere pentru cazarmă, conform planurilor originale. Astăzi se află în incinta Direcţiei Generale de Jandarmi a Municipiului Bucureşti, principala cazarmă pentru jandarmii ce activează în capitală. Până nu demult, pe site-ul Jandarmeriei Române apăreau şi câteva imagini cu fortul. Din motive necunoscute, acestea au fost înlăturate. Accesul şi fotografiatul sunt interzise.

Bateria 15-16 Măgurele
Bateria 15-16 se află în apropierea Gării Vârteju de pe Linia de Centură. Face parte din tipul 3 de baterii, ca şi B 9-10. Dispune de sunt numai pe frontul posterior (la intrare). În imediata apropiere a fost amenajat un poligon de testare a grenadelor (unitate militară), dar bateria nu face parte din acest poligon, fiind complet abandonată. Se recomandă accesul cu maximă prudenţă, în principiu după informarea la poarta poligonului asupra exerciţiilor cu grenade. Este printre cele mai bine conservate baterii, fără prea multe deşeuri, în ciuda faptului că este în paragină.

Fortul 16 Bragadiru
Fortul Bragadiru se află puţin mai la nord de intersecţia Centurii cu DN 6 – Şoseaua Alexandriei. Face parte din tipul 3 de fortificaţii, dar o inovaţie şi particularitate pentru interiorul fortului este galeria de acces la contraescarpă, căptuşită cu metal. Partea inferioară a acestei galerii este în general inundată. Fortul se află în incinta unei unităţi militare parţial abandonate, în faţa lui (pe partea posterioară) existând şi o fabrică abandonată de beton, uşor accesibilă. De altfel, şi fortul este în paragină. Zidul posterior se poate observa cu atenţie din stradă. La poarta nu răspunde întotdeauna cineva, în ciuda insistenţelor, dar există câini.

Bateria 16-17 Bragadiru
Bateria 16-17, care a fost de tip 3, face parte din lista neagră a celor distruse din cauza neglijenţei în serviciu. Ca de obicei, aceasta a fost folosită ca depozit de muniţii, care a explodat. Pe terenul fostei baterii, lângă tradiţionala pădurice, au fost amplasate nişte hale de depozitare ale unei firme private. Terenul se află imediat la sud de intersecţia Centurii cu şoseaua dintre cartierul Ghencea şi comună limitrofă Domneşti.

Fortul 17 Domneşti
Fortul Domneşti, de tip 3, se află în dreptul CET Vest Militari, în prelungirea imaginară a Bulevardului Timişoara către Şoseaua de Centură. Este în interiorul unei unităţi militare, unde accesul şi fotografiatul nu sunt permise. Terenul unităţii poate fi înconjurat, iar în partea anterioară, în exteriorul contraescarpei, vom putea observa un poligon de trageri cu armament uşor (de pe nişte moviliţe de pământ). La Fortul Domneşti au avut loc de-a lungul timpului două explozii, una în anul 1923 şi alta în 1932, soldate cu 17 morţi.

Bateria 17-18 Domneşti
Bateria 17-18 se află în imediata apropiere (la sud) de pasajul suprateran peste Centură al Autostrăzii A1 Bucuresti-Pitesti. Face parte din tipul 3, cu sunt numai pe frontul posterior, ca şi la Măgurele sau Căţelu. Bateria este abandonată în prezent, fiind în imediata apropiere a terenului SC Titan Mar, care a ocupat jumătate din terenul din spatele bateriei (spre oraş). Bateria, cât şi drumul de acces, nu se află pe teritoriul acestei societăţi. Terenul bateriei este împrejmuit cu gard discontinuu, iar la intrarea principală există o poartă metalică. Pe partea dinspre oraş se mai pot observa fundaţii de clădiri. Bateria este locuită de persoane fără adăpost, pe timpul verii (vom găsi în interior haine şi mâncare, precum şi deşeuri).

Fortul 18 Chiajna
Fortul Chiajna este singurul fort aflat în interiorul Şoselei de Centură, în preajma intersecţiei acesteia cu Strada Eroului său principală din comună Chiajna. Acesta este "prins" între şosea şi calea ferată, pentru că linia de centură urmează traseul iniţial (prin estul fortului), în timp se şoseaua ocoleşte fortul pe la vest, apoi "înglobează" în interior cartierul Rudeni din oraşul Chitila. Fortul se află în custodia SC Legume Fructe Militari SA, cu sediul în Bucureşti (lângă Liceul Tudor Vladimirescu). Acolo, pe Bd. Iuliu Maniu, puteţi cere relaţii cu privire la o eventuală vizită organizată, pentru că altfel accesul este interzis. Incinta este bine păzită şi de câini. Fortul Chiajna este parţial abandonat, iar în galeria de contraescarpă încă mai sunt depozite de murături, izolate cu ziduri şi porţi metalice de restul fortului. Accesul se face numai pe partea laterală nordică, poarta principală de acces la societatea comercială.

Bateria 18-1 Chiajna
Bateria 18-1 a explodat în anul 1921, omorând 8 militari. Era depozit de muniţii. Terenul acesteia se află lângă Gară Chiajna, tot în interiorul Şoselei de Centură, dar în exteriorul fostei căi ferate care deservea fortificaţiile. Îl putem recunoaşte uşor dacă de la gara Chiajna trecem liniile de cale ferată şi urmăm drumul neasfaltat de maşină care se orientează spre nord, prin spatele rampei de gunoi de la Rudeni. De-a lungul drumului de ţară vom putea observa şi terasamentul de cale ferată, în vestul căruia vom observa un teren cu denivelări puternice, imediat cum începe gardul de protecţie al rampei de gunoi (vizavi).





Trei forturi accesibile, esenţial de vizitat!

Vizitarea se va face cu respectarea tuturor regulilor de explorare urbană, având obligatoriu în cuprinsul echipamentului o lanternă bună şi un spray paralizant (a se folosi doar în caz de urgenţă majoră), precum şi facultativ nişte cizme de cauciuc, dacă alegeţi să mergeţi în perioadele ploioase când se mai inundă şanţurile.

Fortul 1 Chitila

La Fortul Chitila se ajunge cel mai uşor de la intersecţia Şoselei de Centură cu Şoseaua Chitilei, acolo unde a fost construit un pasaj suprateran al Centurii (anexat celui deja existent peste calea ferată). La fel de uşor se mai poate ajunge şi de la Gara Chitila, distanţă faţă de intersecţia menţionată fiind aceeaşi: 1 kilometru şi jumătate. Orice cale de acces am alege, va trebui să ajungem pe Strada Cartierului din oraşul Chitila, care face legătura între Centură şi Strada Rudeni şi care mărgineşte fortul pe partea sud-vestica. Dacă venim dinspre Centură, vom merge pe strada Cartierului spre nord-vest, având Remat pe partea dreaptă, până când observăm că se termină gardul Remat de la stradă şi se face o alee la dreapta. Dacă venim dinspre staţia CFR, vom trece peste pachetul de căi ferate şi vom căuta să ne înscriem pe una din străzile Mihai Eminescu sau Vasile Pârvan, spre sud, ambele terminându-se în Strada Cartierului. De aici, spre stânga (sud-est) ajungem la gardul Remat, de unde cotim la stânga pe aceeaşi alee menţionată mai sus (vezi imaginea satelitara oblică). Ne aflăm acum pe un drum de ţară cu pavaj discret, pe alocuri fără. Nu urmăm pavajul, care se va strecura printr-un portal spre o locuinţă, ci ne abatem tot pe lângă gardul societăţii până ce vedem pe stânga marea intrare în Fortul Chitila. Trecem printre munţii de deşeuri şi ajungem la portalul care anunţă intrarea în Fortul Chitila.

Fortul 6 Afumaţi

La Fortul Afumaţi se ajunge foarte uşor de la capătul de linie al autobuzului local 155 din oraşul Voluntari, aflat sub podul drumului naţional 2 spre Afumaţi. De sub pod, urmăm Şoseaua de Centură spre nord cale de 450 de metri până când observăm pe partea dreaptă o alee fără asfalt, singurul drum public (fără porţi), care merge spre o staţie de betoane. Trecem printre două hale, dintre care una este neterminată (cea de pe partea stângă). Imediat după cele două hale, în gardul aflat pe partea stângă (spre nord) vom observa o spărtură şi o potecă discretă care merge prin vegetaţia deasă. Dacă ratăm această intrare, vom ajunge la gardul betonierei, de unde vom fi întorşi înapoi de paznici. Poteca ne conduce printr-o staţie de descărcare a deşeurilor din construcţii (moloz) a serviciului de salubritate din oraşul Voluntari. Aici ne orientăm spre dreapta cale de fix 100 de metri, pe un vechi drum de serviciu ceva mai bine pronunţat. După cei 100 de metri, la stânga vom observa o adâncitură în teren, care reprezintă chiar şanţul posterior de apărare al fortului. Coborâm cu atenţie pe lângă zid şi înaintam prin sunt până la una din ferestrele care ne permit intrarea în fort. De regulă este apa sau mlaştină pe acest traseu, dar este singura cale

de acces. Intrarea principală a fortului este obturată de vegetaţie şi de terenurile firmelor care se află "la stradă", la Şoseaua de Centură. Fortul este complet abandonat şi nu aparţine de nicio societate comercială, nici de armată.

Fortul 10 Leurdeni

Accesul la Fortul Leurdeni este ceva mai interesant şi pune mai multe probleme de orientare, astfel că va trebui din nou să utilizaţi imaginea satelitara pe care o aveţi la dispoziţie aici. Ne aflăm la intersecţia Şoselei de Centură cu Şoseaua Leordeni, cea care porneşte din centrul oraşului Popesti-Leordeni şi străbate cartierul Leordeni. De la această intersecţie, urmăm Centura la dreapta, spre sud, circa 500 de metri, până în dreptul unei staţii de betoane (o recunoaştem prin silozul vertical). Aici ne înscriem la stânga (est) pe un drum carosabil care ocoleşte betoniera şi mai mergem 200 de metri, pe lângă un adăpost de câini comunitari. După cei 200 de metri se desprinde la stânga prima variantă de acces la fort (conform imaginii satelitare), care ne va conduce direct în şanţul posterior al acestuia, pe terenul unei unităţi militare abandonate. O a doua cale de acces se află la încă 200 de metri de prima, pe acelaşi drum care se desprinde din Centură. Astfel, va trebui să urmăm liziera păduricii spre stânga, până când vom observa o coborâre discretă a drumului de ţară şi o defrişare recentă pe partea stângă. Vom urma această nouă potecă, destul de lată, cale de alţi 100 de metri, spre vest. După ce trecem de o baracă abandonată (pe stânga), ne uităm cu atenţie pe partea dreaptă şi observăm contraescarpa zidită a fortului, pe lângă care coborâm în şanţul anterior şi intrăm în galeria de contraescarpă, lungă şi cu hublouri. Din aceasta, la dreapta se va desprinde o altă galerie în scări, spre un nivel inferior, care ne va conduce (pe sub sunt) din contraescarpă în fortul propriuzis şi la intrarea principală. Ultima oară, intrarea principală era zidită şi izolată faţă de galeria de acces în contraescarpă, dar este posibil că zidul să fi fost deja desfiinţat.

Cetatea Bucureşti – un volum de Cornel Scafeş şi Ioan Scafeş



Despre centura de fortificaţii a Bucureştiului au apărut de-a lungul timpului numai două publicaţii mai importante. Prima monografie a fost realizată în anul 1933 de colonelul D.I. Vasiliu, de unde a fost extrasă şi schiţă forturilor, disponibilă mai sus în acest material. Volumul se găseşte şi la Biblioteca Militară Naţională, dar este accesibil numai cadrelor militare.

A doua şi cea mai actuală publicaţie a apărut în anul 2008 în colecţia "Dorobanţul" a Muzeului Militar Naţional "Regele Ferdinand I" şi este semnat de autorii Cornel Scafeş şi Ioan Scafeş (editura Alpha MDN). Cartea conţine planşe cu fotografii – document din Fototeca Muzeului Militar Naţional şi din Colecţia Fotografii Originale. Monografia este structurată în capitole despre istoric, prezentarea forturilor şi bateriilor, armament, date economice, trupe care au activat, precum şi un scurt inventar al situaţiei obiectivelor, la nivelul anului 2008. Lucrarea a fost concepută din perspectivă militară, cu maximul de detalii tehnice referitoare la arhitectură, armament, garnizoană etc.. Volumul reprezintă principalul material bibliografic pentru acest articol.


Bateria 1-2
imagine Bing Maps
Fortul 2, Mogoșoaia
imagine Bing Maps
FORT
REMAT
Acces Fort Chitila
DJ100A
Acces Fort Afumați
Fortul 3, Otopeni
Fortul 4, Tunari
imagine Bing Maps
Fort Leurdeni
unitate abandonata
DJ100A
Acces Fort Leurdeni
Centura București
Spre Leordeni
Fortul 12, Berceni
Bateria 5-6
imagine Bing
DJ100A
imagine Bing Maps
Bateria 6-7
DJ100A
imagine Bing Maps
Bateria 12-13
Fortul 14, Broscărie
Fortul 7, Pantelimon
Fortul 11, Popești-Leordeni
imagine Bing Maps
Fortul 15, Măgurele
Fortul 17, Domnești

33 de ani
Metroul Bucureștean

De Evelyne Croitoru
Foto Mihai Petre



De mai bine de 33 de ani trenurile de metrou gonesc cu viteză pe sub bulevardele capitalei, răspunzând cerinţelor tot mai mari ale unui transport public modern. În doar zece ani (1979 – 1989) Bucureştiul a beneficiat de o reţea de metrou în lungime de 60 km, cu 38 de staţii. Ziarele şi revistele vremii, i-au consacrat spaţii foarte largi, metroul a apărut în manualele şcolare, precum şi pe timbre poştale.

Stația Titan



Evelyne Croitoru
specialist în Comunicare şi
Relaţii Publice, METROREX

Le mulţumim celor peste 170 de milioane de călători care aleg anual să utilizeze metroul şi îi asigurăm că Metrorex a fost şi va rămâne partenerul lor serios, care va defini transportul public printr-un efort susţinut în a se adapta provocărilor viitorului.

Povestea metroului românesc începe însă în anii '30 atunci când inginerul Dimitrie Leonida lansează ideea construirii unui metrou în Bucureşti. Oraşul avea în jur de 400.000 de locuitori, autorităţile vremii au considerat atunci că metroul nu se justifică. Pentru comparaţie, în Londra exista metrou, dar şi o populaţie de aproximativ 20 de milioane de locuitori.

20 de ani mai târziu, metroul revine în actualitate – pe 13 noiembrie 1952 este creată Direcţia Generală a Metroului Bucureşti, din Ministerul Transporturilor – titularul lucrărilor. Studiile elaborate în cei doi ani de existenţă, recomandau adâncimi cuprinse între 20 şi 40 m şi implicit costuri foarte mari, greu de acoperit. Astfel s-a decis din nou amânarea construcţiei. Timpul a trecut, au venit anii '70, oraşul era într-o continuă dezvoltare, transportul public făcând faţă din ce în ce mai greu nevoilor de deplasare ale bucureştenilor. Prin urmare, la 15 februarie 1972 s-a hotărât instituirea unei comisii care să elaboreze propuneri concrete privind realizarea metroului. Doi ani mai târziu – în 1974, pe 25 noiembrie se hotăra declanşarea lucrărilor pregătitoare: studii, analize şi proiecte ce aveau să fie transpuse începând din toamna anului următor.

În 3 februarie 1975 se înfiinţează Întreprinderea Metroul Bucureşti (Metroul SA de astăzi), structură ce a reunit constructori, arhitecţi, geologi, ingineri mecanici, instalatori şi automatişti. În toamna anului 1975 erau deschise pe malul Dâmboviţei 4 şantiere, care au atacat tronsonul 1 din cadrul primei magistrale, în condiţiile grele ale unui teren nefavorabil.

Primul tronson al metroului trebuia să păstreze traseul pe taluzul râului Dâmboviţa, fără a executa curbe strânse, care să micşoreze viteza de circulaţie. Pe această arteră subterană erau prevăzute şase staţii. S-a hotărât atunci să se conceapă o staţie model pe amplasamentul Grozăveşti, care să poată fi adoptată apoi pentru staţiile similare cu excepţia staţiei din Piaţa Unirii, precum şi a staţiilor de intersecţie cu viitoarele magistrale sau de ramificaţie, care urmau să fie proiectate de la început în soluţia definitivă. Construcţia primului tronson a început în 20 septembrie 1975. Metroul Bucureştean a fost realizat în totalitate de către specialişti români, de la proiectare până la execuţie şi dotat în totalitate cu echipamente fabricate în ţară.

La 1 iulie 1977, a fost înfiinţată Întreprinderea de Exploatare a Metroului Bucureşti (IEMB), aflată în subordinea Ministerului Transporturilor – Departamentul Căilor Ferate – întreprindere ce a avut ca obiect al activităţii efectuarea probelor tehnologice şi mai târziu exploatarea metroului.

Realizarea primei magistrale de metrou, a necesitat un volum uriaş de muncă şi de materiale: 4 miliarde m^3 de pământ excavat, 900.000 m3 de betoane şi 420.000 m2 de pereţi de rezistenţă turnaţi. Structura tunelurilor s-a realizat ieftin şi rapid prin utilizarea, pentru prima oară în România a betoanelor impermeabile cu răşini acrilamidice. Cimenturile speciale, pereţii mulaţi de beton, ventilatoarele de mare putere ori transformatorii uscaţi, sunt numai câteva dintre premierele tehnice ale construcţiei metroului. Specific primului tronson de



Pe şantierul staţiei Academia Militară

metrou este construcția în formă de casetă (U), cu săpare normală, placare cu beton, introducere tuturor elementelor pe sus, terminarea lucrării și acoperirea cu plăci de beton și mai apoi cu pământ.

Nu au lipsit peripețiile, mai ales că la realizarea primelor linii, constructorii au devenit și arheologi. Atunci s-au descoperit muniții și bombe neexplodate din timpul războiului, vechi canalizări și rețele de apă, fundații de case vechi, piloții de stejar ai unei case vechi de 200 de ani, precum și dulapi de stejar de circa 10 cm grosime – perfect conservați, folosiți la vechile canalizări.

În sfârșit, pe 16 noiembrie 1979, metroul a pornit în prima sa călătorie prin București pe secțiunea Semănătoarea – Timpuri Noi. De atunci, ani la rând, rețeaua de metrou s-a îmbogățit cu noi tronsoane. Astfel, în decembrie 1981 metroul a ajuns până la Republica. Au urmat apoi în august 1983 și decembrie 1984 ramificațiile Eroilor – Industriilor, respectiv Semănătoarea – Crângași. În ianuarie 1986, erau inaugurate primele două tronsoane ale Magistralei a II-a, cuprinse între Depoul IMGB și Piața Unirii. (Stația Tineretului a intrat în funcțiune începând din 6 aprilie 1986.) Cu această ocazie s-a realizat legătura dintre IMGB și centrul orașului și astfel se putea ajunge din Piața Unirii până în zona IMGB ori Militari sau până în cartierul Crângași. Anul 1987 a reprezentat o premieră la metrou, în acest an fiind inaugurate două tronsoane diferite de metrou. În august, metroul a ajuns la Gara de Nord, iar din octombrie, ultimele două tronsoane au completat Magistrala II. După 1989, ritmul lucrărilor de construcție de la metrou a început să cunoască o încetinire provocată de lipsa fondurilor. Anii '90 debutează cu schimbarea numelor stațiilor de metrou Leontin Sălăjan și Pieptănari, în Nicolae Grigorescu, respectiv Eroii Revoluției. A urmat în mai 1991 darea în exploatare a stației Antilopa, a segmentului dintre Republica și Antilopa, precum și transformarea prin Hotărârea Guvernului nr. 686/3 octombrie a IEMB-ului în Regia de Exploatare a Metroului București. Peste un an, în august 1992, era dată în exploatare stația Basarab. Până în 1998 s-a finalizat o nouă stație de metrou pe o linie deja existentă, Gorjului. În martie 2000, Bucureștiul se îmbogățea cu un nou tronson de metrou. Acesta pornea de la Gara de Nord și mergea pe sub Calea Griviței, până la 1 Mai. Cu ocazia omagierii la 19 noiembrie 2008 a 29 de ani de metrou românesc, a fost inaugurat tronsonul cuprins între Nicolae Grigorescu și Anghel Saligny.

În iulie 2011 pe magistrala 4 de metrou, a fost pus în funcțiune un nou tronson 1 Mai – Parc Bazilescu, pe o lungime de 2,3 km cale dublă și două noi stații: Jiului și Parc Bazilescu.

Metrorex este astăzi o companie modernă ce se dezvoltă adaptându-se continuu la solicitările pieței. Metroul bucureștean asigură un transport comod și economic, își menține cota de piață deținută, numărul călătorilor transportați cu metroul reprezentând aproximativ 20 % din numărul total al celor ce utilizează mijloacele de transport în comun, în timp ce lungimea rețelei de metrou reprezintă circa 4 % din totalul rețelei de transport public a Municipiului București. În ierarhia țărilor europene metroul românesc se plasează în prima jumătate, cu o certă tendință de urcare în clasament.

Societatea îmbunătățește permanent paleta de servicii cu efect direct în creșterea gradului de satisfacție a călătorilor. Eficientizarea exploatării transportului subteran a avut în atenție aspecte comerciale, precum și continuarea dezvoltării rețelei de metrou, conjugat cu specificul dezvoltării metropolei noastre – București.

Metrorex a promovat și promovează programe ce definesc aspecte ecologice ale mediului, precum și proiecte culturale și de educație, ce asociază creația artistică bucureșteană cu acest spațiu modern și generos pe care mii de lucrători îl deservesc în folosul sutelor de mii de călători zilnic.





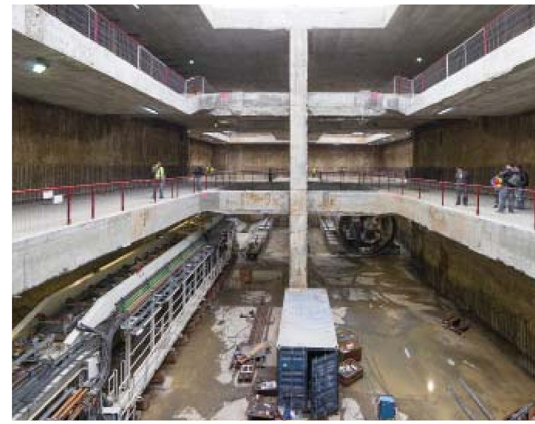














Pe șantierul stației
Academia Militară

Poluarea Capitalei
între trecut, prezent şi viitor

De Ionuţ Georgescu
Foto Cristian Oprea





Ionuț Georgescu
Președintele Centrului de Excelență pentru Dezvoltare Durabilă (CEDD)
www.cedd.ro

în România gradul de reciclare se află undeva la 1%, Comisia Europeană fixându-ne ca țintă până în 2020 să ajungem la 50% în privința deșeurilor menajere și 75% în cazul celor rezultate din construcții

La mijlocul lunii octombrie am participat alături de Asociația Bucureștiul meu drag la o excursie foto informațională având ca temă deșeurile și cauzele poluării în București „Poluarea Capitalei între trecut, prezent și viitor – actualitate și perspective". Aceasta s-a desfășurat în zona de sud a centurii Bucureștiului, având ca punct de intrare pe această arteră comuna Pantelimon. Pe traseu au fost identificate mai multe zone în care gunoiul, în special cel rezultat din construcții, este aruncat ilegal în locuri neamenajate, fenomen ce este cunoscut astăzi sub denumirea de littering.

Stația de Epurare Glina

Prima oprire de interes a fost făcută la Stația de Epurare Glina, intreprindere care are ca obiect de activitate îndepărtarea agenților poluanți din apa ce ajunge în canalizarea orașului. Bucureștiul este ultima capitală europeană care a deschis o astfel de stație, care în primă fază a costat 100 milioane euro, urmând ca în perioada următoare să fie investiți aproximativ 350 milioane euro. Această stație nu funcționează încă la capacitate maximă, astăzi prelucrând 20-25 m^3, atât generează orașul la această oră, cu posibilitatea de creștere până la 40 m^3 în condițiile în care ar fi pornită economia. Până la momentul deschiderii stației de epurare, deversările se făceau în râul Dâmbovița, urmând traseul Dâmbovița–Argeș–Dunăre–Delta Dunării. Astfel că Dâmbovița devine foarte poluată odată cu intrarea sa în București, având nevoie de o perioadă de 50 de ani de la data opririi deversărilor pentru a deveni curată. Apele reziduale au concentrații foarte mari de nitrați și nitriți, în special rezultate din zonele industriale, ca urmare a utilizării cianurilor și azotului, dar și din utilizarea de detergenți. Soluția pentru această problemă este dezvoltarea sistemului de canalizare prin crearea de sisteme separate de colectare a apelor: colectatea apelor pluviale, colectarea apelor menajere și colectarea apelor industriale.

Atunci când va funcționa la capacitate maximă, stația de epurare va produce 800 tone nămol umed/secundă, cu o umididate de aproximativ 80%, ce nu poate fi folosit la nimic. Nămolul rezultat în prezent este aruncat ilegal pe groapa de gunoi Glina ca straturi între deșeuri. Pentru că acesta este umed, tot levigatul, apa care se scurge, se duce în pământ, antrenând și celelalte deșeuri. Apa se reîntoarce la stația de epurare și tot așa. Primaria analizează soluția incinerării nămolului, o soluție foarte scumpă, cu o propunere de aducere a biogazului captat la groapa de gunoi și folosit drept combustibil în procesul de incinerare. Comisia Europeana a respins acest master-plan ca fiind nerealist.

În România se generează în fiecare zi aproximativ 5.000 tone nămol umed care, adus la umiditate de 40%, prin punerea în funcțiune a unei instalații de uscare, poate fi utilizat în agricultură ca îngrășământ. Problema a fost rezolvată de statele vest europene prin instituirea unei taxe pe pesticide și îngrășăminte chimice colectate într-un fond de mediu direcționat către stațiile de epurare pentru ca acestea să doneze nămolul către agricultură. La noi, din păcate, Ministerul Mediului nu dorește să introducă această taxă pentru a nu supăra electoratul.

Groapa de Gunoi Glina

Groapa de Gunoi Glina prezintă două zone, una – vechea goapă – care teoretic este închisă și conține 40 milioane de tone de deșeuri, iar lângă aceasta se află noua groapă, prevăzută cu o geomembrană și dotată cu o stație de epurare a levigatului. Această



groapă are o capacitate de 26 milioane tone, fiind prognozată până în anul 2045. Există un proiect pentru o nouă celulă, tot cu geomembrană. Tot aici regăsim şi o staţie de sortare, o investiţie declarată de 3 milioane euro, care a funcţionat real doar o săptămână. Putem vedea că zona de depozitare este plină de hârtie şi plastic, care ar fi trebuit să ajungă în staţia de sortare. În realitate acest lucru nu se întâmplă, aceste materiale fiind o sursă de venituri pentru un grup de persoane care le adună şi le duc la centrele de reciclare. Traseul deşeului este astfel deturnat, nefiind admisă, din punct de vedere legal, scoaterea acestuia din groapa de gunoi.

Singura modalitate prin care la groapa de gunoi să ajungă doar deşeuri ce nu pot fi reciclate este introducerea taxei pe depozitare. România este singura ţară din Uniunea Europeană care nu are această taxă. Aceasta se întâmplă pentru că în prezent, pe lângă investiţiile operatorului, costul pentru depozitare este de 20 euro/tonă pe gropile conforme, pentru compost costul este de 35 euro, pentru incinerare costul este de aproximativ 50 euro, iar pentru reciclare în jur de 100 euro, motiv pentru care se preferă depozitarea. În Uniunea Europeană media taxei de depozitare este de 100 euro, în plus faţă de cost. Anul acesta a existat o intenţie a Ministerului Mediului de a impune această taxă, ce a fost iniţial postată pe site-ul oficial, însă, în urma nemulţumirilor autorităţilor locale, aceasta a fost scoasă.

Waste Tracking System

În cadrul Programului Operaţional Sectorial (POS) pe mediu va fi scos la licitaţie un program numit Waste Tracking System, un soft utilizat în toate statele Uniunii Europene, cu excepţia României, ce presupune punerea pe toate maşinile de transport gunoi a unui black box cu gps cu care va putea fi urmărit traseul gunoiului: de unde a fost colectat, cantitatea, ruta aleasă şi locaţia depozitării, la destinaţie urmând să se plătească.

În Bucureşti avem o taxă la populaţie în medie de 8,96 lei, însă aceasta nu acoperă integral costurile, astfel că în ceea ce priveşte reciclarea depindem de pieţele externe, iar în cazul scăderii preţului, colectorul nu mai este interesat. În România se adună anual 9 milioane de tone de deşeuri menajere/an şi 35 milioane de tone de deşeuri industriale şi extractive. Din aceste 9 milioane de tone de deşeuri menajere, 2 milioane sunt aruncate în alte locuri decât cele destinate.

Un alt aspect extrem de important îl reprezintă gradul de reciclare. În prezent, în România acesta se află undeva la 1%, Comisia Europeană fixându-ne ca ţintă până în 2020 să ajungem la 50% în privinţa deşeurilor menajere şi 75% în cazul celor rezultate din construcţii, în caz contrar vom fi nevoiţi să plătim penalităţi.

Pe lângă aceastea, există la noi aşa numita Autoritate Naţională de Reglementare în Serviciile Comunitare, adică alimentarea cu apa, canal, energie termică, gunoi etc., ce încasează 1% din toate cifrele de afaceri ale operatorilor, bani care nu se regăsesc în proiectele destinate acestor servicii.

Astfel că soluţiile pe care trebuie să le adoptăm sunt aplicarea taxei pe gunoi şi implementarea softului de urmărire al gunoiului care va duce invariabil la colectarea selectivă.

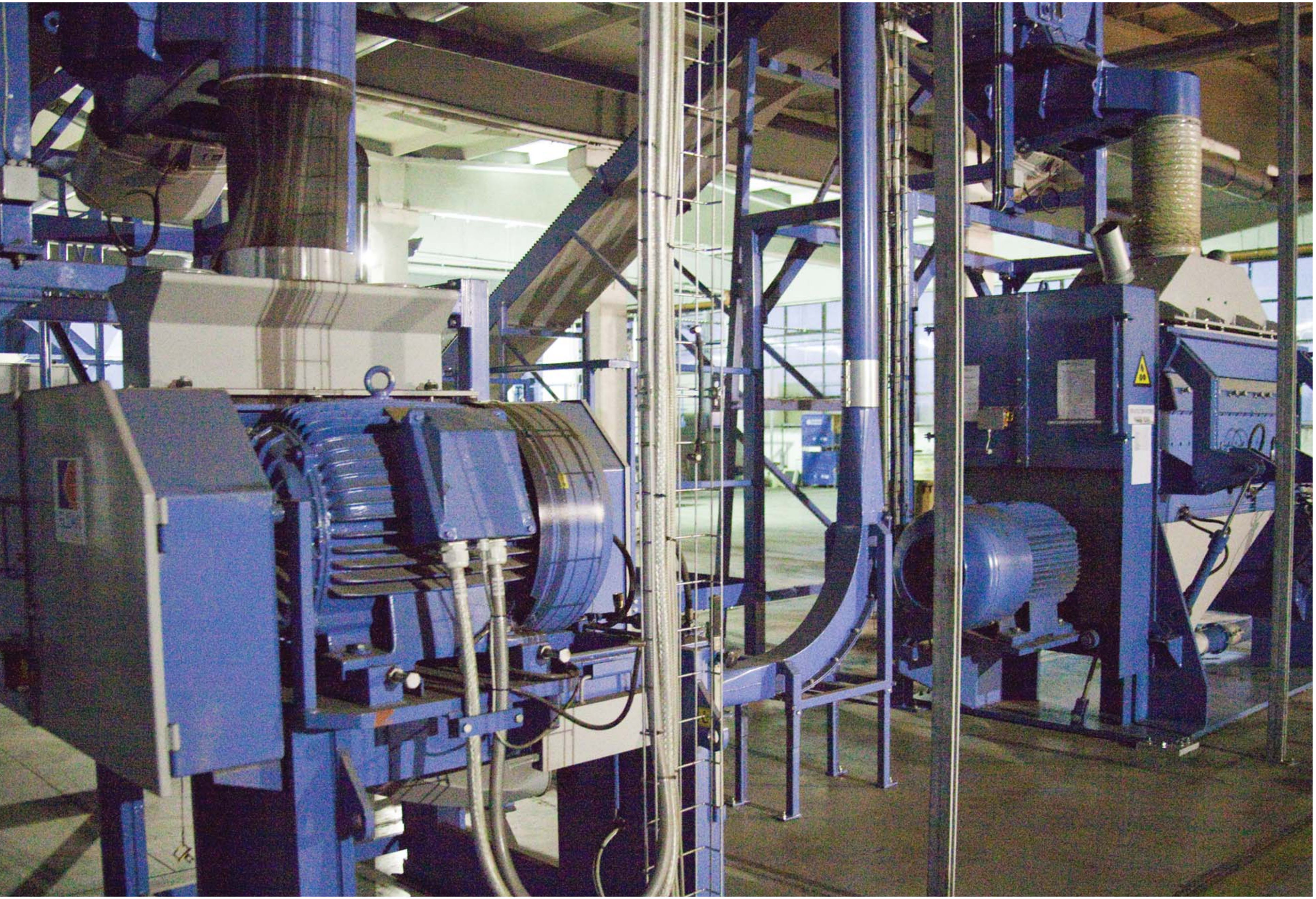
REMAT SUD

Ultima oprire a acestui periplu a fost la REMAT SUD Bucureşti, unde dna. Florina Medrea, directorul comercial al societăţii, ne-a prezentat toate secţiile de prelucrare şi depozitare a materialelor reciclabile. Prima a fost cea de prelucrare a hârtiei, urmată de cea de prelucrare a deşeurilor din plastic, care se transformă în materie primă, fiind iniţial transformaţi în fulgi din polietilenă ce devin granule din care se fac pungi ori bidoane, însă nu pentru uz alimentar. Pe parcursul vizitei am aflat traseul diferitelor materiale, de la hârtie la metale, de la stadiul de deşeu la cel de materie primă, procesele prin care acestea trec şi destinaţia finală.

Remat reciclează hârtie/carton într-o cantitate de 40 tone/zi; plastic în cantitate de 20 tone/zi; metal feros şi neferos în cantitate de 500 tone/zi, însă cantităţile prelucrate pot fi la orice nivel, întrucât compania se poate










adapta nivelul producţiei la cerinţe. În cadrul programul „Rabla" numărul de autoturisme care au fost casate este de 3.500 masini în anul 2011, în 2012 numărul acestora fiind de 900 maşini. În ceea ce priveşte destinaţia materiei prime rezultate în urma prelucrării materialelor refolosibile metalele neferoase pleacă toate în afara ţării, la celelalte sortimente procentul variază mult în functie de condiţiile de piaţă. Aceste materiale prelucrate la Remat Sud Bucureşti sunt colectate de la centrele specializate de o flotă importantă de camioane, basculante, remorci, autoutilitare ce însumează 50 de bucăţi.

Compania îşi propune pentru viitor dezvoltarea permanentă. În prezent există în curs de deschidere o nouă investiţie la Ploieşti, în valoare de 10 milioane euro, care are ca destinaţie în special prelucrarea deşeurilor de plastic.

Am atins astfel trei dintre elementele extrem de importante ale vieţii urbane cu influenţă directă asupra noastră şi anume calitatea apei, depozitarea deşeurilor şi reciclarea, atât problemele cât şi soluţiile şi am încheiat în mod optimist, atingând la final partea pozitivă şi anume procesul de reciclare al deşeurilor.

Aspectele identificate se află în vizorul conceptului de dezvoltare durabilă adică „dezvoltarea care urmăreşte satisfacerea nevoilor prezentului, fără a compromite posibilitatea generaţiilor viitoare de a-şi satisface propriile nevoi", ceea ce înseamnă că decizia cu privire la viitor ne aparţine.





Schimbarea la față a Bucureștilor

De Cezar Petre Buiumaci



Cezar Petre Buiumaci
http://orasulluibucur.blogspot.ro

Bucureştiul – cea mai tânără capitală a Uniunii Europene.

Atestată documentar acum mai bine de cinci secole şi jumatate, Bucureştiul a avut de-a lungul existenţei o istorie plină de evenimente care au dus la modificări radicale ale aspectului său. Odată cu înscăunarea lui Grigore Ghica (1659), urbea devine singura capitală a Ţării Româneşti, iar în vremea lui Alexandru Ioan Cuza capitala Principatelor Unite. Oraşul se transformă radical în timpul domniei lui Carol I, perioadă în care capătă o nouă înfăţişare dar şi numele de „Micul Paris", fiind construite clădiri ce sunt şi astăzi emblematice pentru Bucureşti precum Universitatea, Ateneul, Ministerul Agriculturii, Palatul CEC, Palatul Poştelor, Palatul de Justiţie, Banca Naţională, Bursa, Ministerul Lucrărilor Publice şi altele.

În perioada interbelică, oraşul va cunoaşte o reconfigurare, în special pe vremea lui Carol II, dar va suferi şi un cutremur, în 10 noiembrie 1940, urmat de bombardamentele germane din vara anului 1944, care au produs între 24 – 26 august un dezastru mai mare decât făcuseră în cinci luni cele anglo-americane.

Planul general de sistematizare şi reconstrucţie socialistă

De soarta capitalei s-a preocupat şi conducerea instaurată în România după 6 martie 1945, fapt relevat de lucrările şedinţei plenare a C.C. a P.M.R. din 13 noiembrie 1952, când au fost dezbătute şi aprobate: „Proiectul de hotărâre privind construcţia şi reconstrucţia oraşelor şi organizarea activităţii în domeniul arhitecturii", „Planul general de reconstrucţie socialistă a oraşului Bucureşti" şi „Construirea metroului în oraşul Bucureşti" (ANIC, fond C.C. al P.C.R., secţia Cancelarie, dosar nr. 103/1952, f. 22 – 33).

Să se treacă la elaborarea pe baze ştiinţifice a planului general de sistematizare şi reconstrucţie socialistă a Oraşului Bucureşti, întocmit pentru o perioadă de 15-20 ani. Iată în continuare o parte a prevederilor acestui document: crearea unei soluţii arhitecturală de ansamblu a Capitalei, bazată pe menţinerea sistemului actual radial-inelar al străzilor principale; construirea unui metrou al cărui traseu, în concordanţă cu noua sistematizare a reţelei de străzi şi pieţe va lega principalele centre şi raioane ale oraşului şi va fi cel mai bun şi mai ieftin mijloc de transport al oamenilor muncii din Capitală; transformarea râului Dâmboviţa într-un râu navigabil, legat cu canalul navigabil Bucureşti – Dunăre, prin largirea albiei sale actuale la cca. 50 – 60 m. şi crearea unui lac de acumulare la Ciurel; să se prevadă cvartale de suprafeţe între 5 şi 10 ha., pentru a se obţine mai puţine intersectări ale magistralelor şi străzilor; să se stabilească în principiu înălţimea clădirilor la 6 etaje, numărul etajelor putând creşte pe magistrale şi străzile principale până la 8-10, iar în cartierele mărginaşe putând scădea până la 4. Clădirile individuale cu 1-2 etaje vor putea fi construite numai în limitele zonelor special rezervate şi în interiorul marilor cartiere de locuit; să se interzică aşezarea şi construirea de noi industrii şi să se scoată treptat din Capitală intreprinderile industriale şi de altă



natură; să se păstreze şi să se pună în valoare monumentele istorice şi de arhitectură, precum şi elementele de frumuseţe naturală; să se prevadă reconstruirea şi amenajarea parcurilor şi grădinilor existente şi crearea de noi parcuri, grădini, squaruri, plantarea magistralelor, pieţelor şi străzilor, crearea de spaţii verzi care să pătrundă spre centrul oraşului şi de zone plantate de protecţie între industrii şi cartiere de locuinţe; să se asfalteze magistralele şi pieţele principale, să se refacă toate pavajele, asigurându-se scurgerea apelor de suprafaţă; să se dezvolte şi să se reconstruiască amenajările comunale şi reţelele de alimentare cu apă, energie electrică, energie termică, gaze, radioficare şi telefoane, cu posibilitatea de a grupa toate reţelele subterane într-un singur tunel accesibil. Se va dezvolta şi reconstrui reţeaua de canalizare a oraşului, intezicându-se vărsarea directă a canalizării în lacuri şi râuri, şi epurându-se apele de canal. Se va rezolva problema gospodăriei energetice şi termice a oraşului pe baza folosirii combustibilului celui mai raţional. Regăsim între aceste linii directoare probleme mai mult decât actuale ale vieţii urbei.

Pe baza acestor hotărâri a fost întocmit planul de sistematizare în urma căruia oraşul a căpătat o nouă înfăţişare, primind o puternică amprentă a stilului arhitectural de inspiraţie sovietică.

Microraioane

În anul 1950 oraşul se extinde şi înglobează mai multe aşezări aflate până atunci sub statutul de localităţi suburbane ajungându-se până la linia forturilor sau ceea ce cunoaştem astăzi ca fiind Linia de centură a capitalei. Planurile elaborate în deceniul al şaptelea al secolului trecut în baza principiilor enunţate de respectiva plenară vizau crearea de unităţi structurale de tipul microraioanelor ce aveau suprafeţe cuprinse între 20-50 ha şi între 5.000-12.000 locuitori, de tipul cartierelor cu suprafeţe de 60-200 ha şi 15.000-50.000 locuitori şi care comasau o serie de microraioane în jurul unui nucleu şi sectorul orăşenesc cu o suprafaţă de peste 500 ha şi peste 100.000 locuitori ce cumulau mai multe cartiere (Magda Boia, Cartiere noi pe harta oraşului în MIMB VI, 1968, p. 367).

Zonele rezidenţiale propuse trebuiau să vină în sprijinul ideii conform căreia 60% din populaţie să locuiască la mai puţin de 2 km de locul de muncă, în special în această zonă în care industrializarea a cunoscut o puternică dezvoltare. Fiecare dintre aceste cartiere şi microraioane va beneficia de dotările necesare: comerţ, sănătate publică, învăţământ, cultură, sport, recreaţie, administraţie etc…

Noua linie a Partidului avea la bază industrializarea forţată, iar întreprinderile, în marea lor majoritate aflate în mediul urban, au fost naţionalizate. În noua orientare economică o parte a acestora s-au reprofilat, altele s-au dezvoltat dar au fost construite şi întreprinderi noi, fapt ce a generat apariţia de cartiere noi din necesitatea de a adăposti sporul de populaţie rezultat din migrarea din mediul rural.

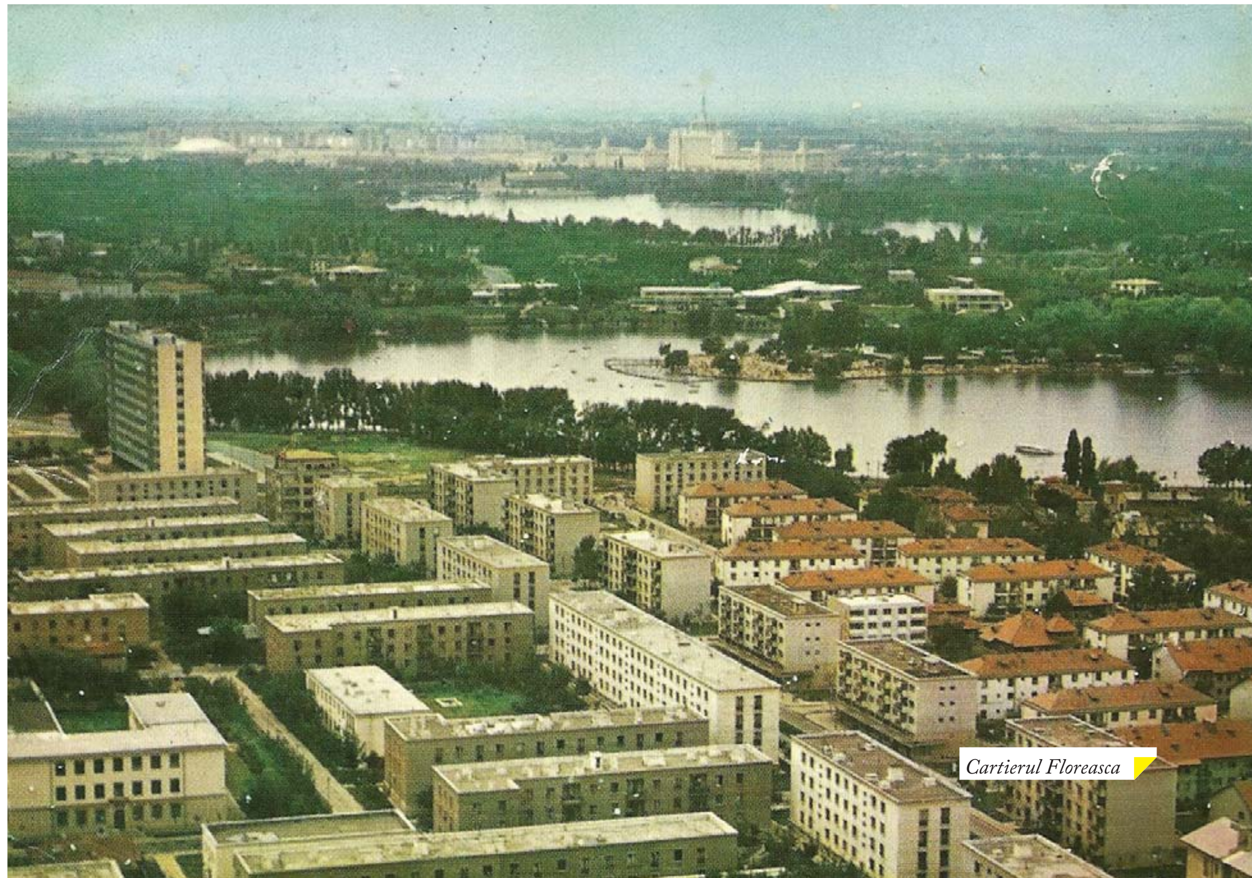
Industrializarea forțată a Bucureștiului

Toate acestea au impus extinderea suprafeţei oraşului Bucureşti, astfel că în 1950 oraşul va include comunele suburbane Crângaşi, Şerban Vodă, Tudor Vladimirescu, Herăstrău, comunele urbane Băneasa, Colentina, Fundeni, Dudeşti-Cioplea, Griviţa-”16 Februarie 1933 (fost Marele Voievod Mihai), Militari şi „30 Decembrie 1947” (fost principele Nicolae) şi comunele rurale Chiajna, Dobroieşti, Pantelimon, Popeşti-Leordeni, Roşu, Tudor Vladimirescu (Ghencea II), municipiul Bucureşti ajungând la o suprafaţă totală de 32.783 ha (Alexandru Cebuc, Aspecte ale evoluţiei demografice şi teritoriale a Bucureştilor în anii puterii populare în MIMB V, 1976, p. 156).

În consecinţă în partea de nord-vest a oraşului se dezvoltă şi se construiesc întreprinderile „Griviţa Roşie”, „Laminorul”, „Tableta”, fabrica de lână „Griviţa” şi se construiesc



Bucur Obor



Cartierul Floreasca


AEROPORTUL BUCUREȘTI-OTOPEN

compexele din jurul Gării de Nord, în aceeaşi perioadă se construiesc cartierele Crângaşi sau Bucureştii Noi.

Cartierele Bucureștiului

În aceeaşi timp apare în partea de nord a capitalei cartierul Floreasca, cvartalul de locuinţe „Tonola". În partea de est asistăm la construirea ansamblurilor de locuinţe pe bulevardul Muncii, cartierul Vatra Luminoasă, Mihai Bravu, Titan etc., continuând cu Sos. Olteniţei, Berceni, Giurgiului, Niţu Vasile, Pieptănari, Ferentari, Rahova, Drumul Taberei şi ajungând astfel în partea de vest în direcţia comunei Militari, înglobată în oraş în 1950 (Ibidem, pp. 165-166).

Marele ansamblu Titan, care a înglobat zona Balta Albă sau Dudeşti-Cioplea pe un teritoriu de aproximativ 600 ha., se delimitează la vest de Şos. Mihai Bravu şi are două artere ce duc către zone puternic industrializate: la nord platforma Malaxa - 23 August – Faur şi la sud unde au fost construite în a doua jumătate a deceniului al şaptelea ICEHIM, Fabrica de Medicamente, Policolor sau fabrica de sticlărie. În sudul oraşului unul dintre primele microraioane date în folosinţă este Niţu Vasile şi ocupa o suprafaţă de 29 ha. pe un teren de formă aproape triunghiulară, între Str. Niţu Vasile, Secuilor şi B-dul C.Brâncoveanu. Pe Şos. Olteniţei a fost construit un microraion, iar pe un teren de câteva zeci de ha. între Şos. Berceni şi Str. Niţu Vasile a fost construit ansamblul de locuinţe Berceni. Acestea se continuă cu marile construcţii din Şos. Giurgiului şi B-dul Brâncoveanu, aflate în proximitatea unor întreprinderi precum I.M.G.B., Danubiana, întreprinderi de prelucrare a cărnii şi abatoare, Sere Popeşti, I.R.A., Combinatul de cauciuc Jilava, „Autobuzul", cât si cele din zona străzii Progresului (Trafic Greu), între care Întreprinderea Electromagnetica. Continuând cu cartierele Ferentari, Rahova, Ghencea şi Drumul Sării ajungem într-un alt mare cartier şi anume Drumul Taberei, situat în partea de vest a capitalei şi de dimensiuni asemănătoate cartierului Titan, construit pe o suprafata de 600 ha. Acest ansamblu se compune dintr-o grupare de 9 microraioane de formă alungită, fiind realizat de-a lungul arterei principale care, spre deosebire de celelalte cartiere, nu este una de acces dintr-o direcţie principală exterioară, ci în formă de U, întorcându-se către oraş. Principala arteră de intrare-ieşire din oraş din zona vestică este Autostrada A1 Bucureşti-Piteşti, ce porneşte de la platforma Militari. În această zonă se ridică un alt ansamblu de locuinţe pe o suprafţă stabilită iniţial la 160 ha. delimitat la nord de B-dul Păcii, la sud de calea ferată Bucureşti-Ciorogârla, la este de Str. Lucernei, iar la vest de artera ce delimitează zona industrială. În nord-vest regăsim ansamblurile ce compun cartierele Grozăveşti, Griviţa - 1 Mai, continuând către nord cu cele din zona Pajurei - Bucureştii Noii, apoi cu ansamblul Jiului – Scânteia (Alexandru Cebuc, Aspecte ale evoluţiei demografice şi teritoriale a Bucureştilor în anii puterii populare, Magda Boia, Cartiere noi pe harta oraşului.). O zonă cu construcţii în principal de joasă înălţime este cartierul Aviaţiei din apropierea platformei Pipera. Către est inelul ansamblurilor de construcţii din această perioadă se continua cu cartierele Colentina - Bucur-Obor, Baicului şi Pantelimon – Socului (Chişinău).

În zona Grozăveşti se află, pe lângă Întreprinderea Semănătoarea, marele complex studenţesc Grozăveşti ce cuprinde, pe lângă făcultăţi din cadrul Universităţii Bucureşti, două ansambluri de cămine studenteşti, unul aflat în zona Cotroceni-Leul, celalălt pe malul stâng al râului Dâmboviţa, între Lacul Morii şi şos. Cotroceni.

Revoluția Culturală

Un alt tip de construcţii din perioada de „democraţie populară" îl reprezintă cele instituţionale, având caracter economic, expoziţional sau cultural-educativ. Între acestea amintim: Casa Scânteii, Pavilionul Expoziţional – T.I.B. (Romexpo), Sala


Teatrul Național până în 1982


Teatrul Național după 1982

Palatului R.P.R., Palatul Pionierilor, Sala Polivalentă, Opera sauTeatrul Naţional.

Un eveniment important pentru aspectul oraşului îl reprezintă vizita preşedintelui Nicolae Ceausescu în orientul îndepărtat de la începutul anilor '70 în urma căreia şi-a schimbat poziţia faţă de linia pe care trebuia să o urmeze România în cadrul orânduiri socialiste, când a lansat aşa numita mini revoluţie culturală din cadrul tezelor din 1971. Acestea veneau după o perioadă de relativă liberalizare a sistemului socio-politic din România ce a culminat cu condamnarea intervenţiei trupelor Tratatului de la Varşovia în Cehoslovacia din 1968. Acum este perioada când o serie de acte legislative îşi fac apariţia, între acestea raţionalizarea alimentară, regimul creşterii demografice, iar pe lângă o serie de elemente de propagandă îşi face loc conceptul de schimbare a înfăţişării atât al oraşelor cât şi al satelor. Principalul oraş al ţării a fost cel care a avut cel mai mult de suferit de pe urma acestui concept, astfel încât cartiere întregi vor fi distruse pentru a face loc planului de sistematizare ce prevedea mascarea locuinţelor individuale de mici dimensiuni de pe arterele principale cu lanţuri de blocuri cât şi construirea de centre agro-alimentare de mari dimensiuni denumite popular „Circurile foamei". Tot acum, în cadrul acestui plan apare şi ideea construirii unui nou Centru Civic al capitalei. La 4 martie 1977 are loc un cutremur de magnitudine 7,2 grade pe scara Richter cu urmări grave la nivelul întregii ţări dar şi asupra Bucureştilor. Acest eveniment i-a dat ocazia lui Nicolae Ceausescu să demareze proiectul de schimbare la faţă o oraşului, în special în partea sa centrală, zonă rămasă aproape neatinsă de acest regim.

Marile ansambluri de locuinţe dar şi cele industriale au modificat în perioada conducerii comuniste aspectul oraşului cât şi a structurii acestuia printr-un aflux al populaţiei din zona rurală către cea urbană. Acesta este rezultatul politicii de industrializare forţate considerată de conducerea comunistă drept unicul reper în dezvoltarea economică a unui stat. România trebuia să devină dintr-o ţară exportatoare de materii prime într-una producătoare de produse finite. Acest concept a dus la creearea unor platforme industriale către periferiile oraşelor, unde se impunea, pentru un acces facil, construirea de locuinţe pentru angajaţii veniţi pe aceste platforme.

Evoluţia construcţiilor în perioada de după cel de-al Doilea Război Mondial cunoaşte mai multe faze, începând cu construirea de blocuri cu trei-patru etaje sub forma de cvartale, apoi al ansamblurilor complexe cunoscute sub denumirea de microraioane, continuând cu construirea într-un ritm alert al ansamblurilor de locuinţe cu clădiri înalte, atât în noile cartiere cât şi în cele existente. Către finalul anilor '70 se cunoaşte o acţiune de modificare a aspectului oraşului prin construirea de blocuri care să delimiteze arterele principale şi marile pieţe, dar marchează şi începutul unui mare proiect, acela al noului centru civic.

Etapele evoluţiei oraşului

Soluţia aleasă de autorităţile comuniste a fost construirea marilor ansambluri de locuinţe pe locuri libere sau pe teritoriul vechilor comune suburbane înglobate. În timpul regimului de „democraţie populară" se disting trei etape

Copie a Moscovei sovietice

Prima, identificată între anii când regimul a preluat puterea şi până la mijlocul anilor '60, perioadă în care Bucureştii trebuiau să devină o copie a Moscovei sovietice, dar în care cartierele rezidenţiale nu vor afecta zona centrală, istorică. În această perioadă vor fi construite Combinatul Poligrafic Casa Scânteii 1952-1957, Sala Palatului R.P.R. ce a fost inaugurată în mai 1960, Palatul Radiodifuziunii, Pavilionul central de expoziţii a economiei naţionale a R.P.R. (ROMEXPO).

Apropierea de Vest

Urmează apoi cea de-a doua perioadă, cea „de mijloc", încadrată în deceniile al şaptelea şi al optulea, în care construcţia



Hotel Nord


Biserica Sfânta Vineri

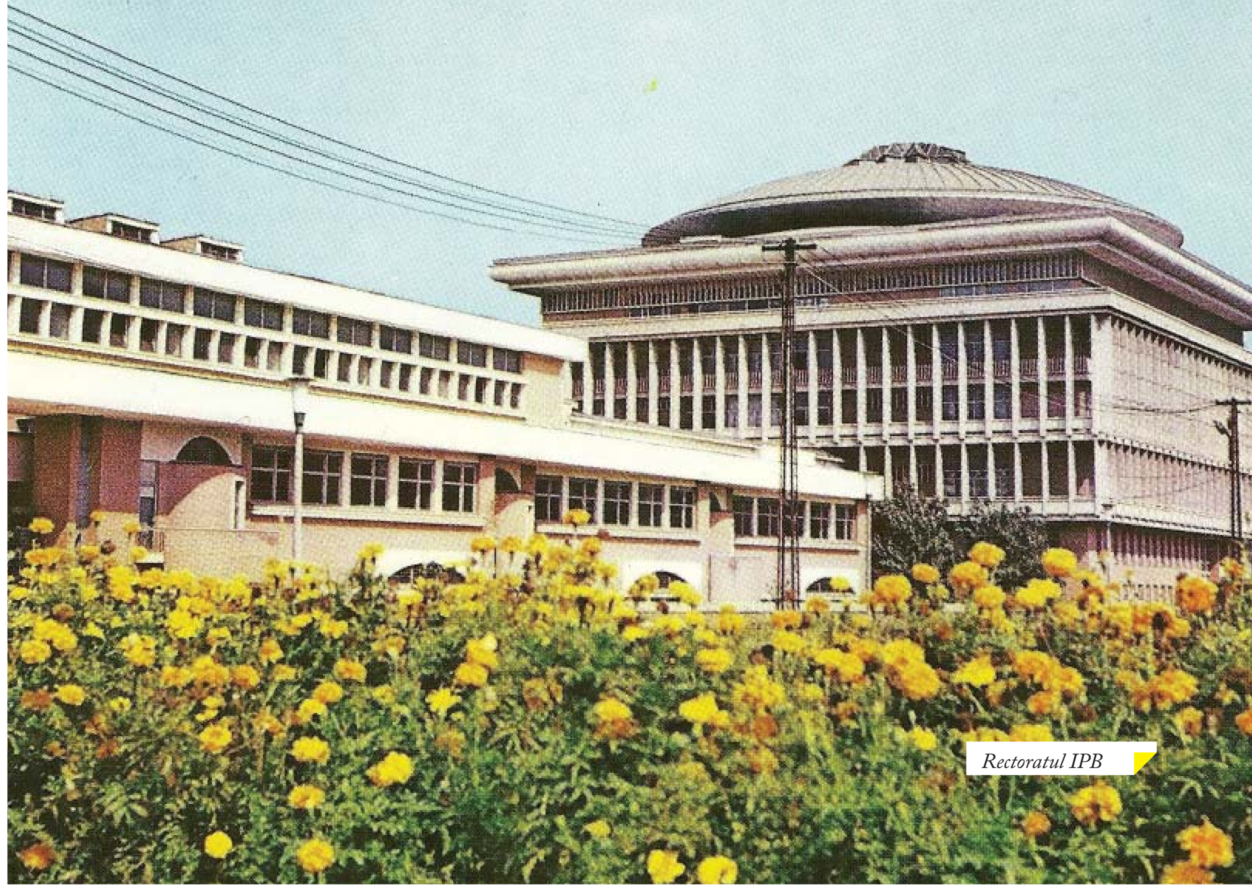
de blocuri cunoaşte un ritm accelerat, dar când apar şi construcţii cu o arhitectură mai apropiată de vest decât de est precum hotelul Intercontinental, Centrul de Televiziune (T.V.R.) sau Aeroportul Otopeni. În această perioadă modelul sovietic al blocurilor de locuit este înlocuit cu cel francez, iar construcţiile beneficiază acum şi de un set de norme tehnice.

Distrugerea Bucureştiului tradiţional

De la mijlocul anilor '70 începe o perioada de tranziţie către cea de-a treia şi ultima perioadă a regimului, etapă în care Bucureştii au cunoscut cele mai mari distrugeri de monumente istorice. Astfel că proiecte precum Casa Poporului, Muzeul Muzeelor, Biblioteca Naţională, Complexul instituţiilor muzicale reunite sau Sala congreselor apar în anii '80, iar dintre acestea doar Biblioteca Naţională va fi începută, iar Casa Poporul va fi în stadiu final în 1989. Pornind de la această clădire a fost trasată de la est la vest o axă principală de 3,5 km ce ajunge la Piaţa Alba Iulia. Pe bulevardul intitulat Victoria Socialismului au fost construite blocuri în front continuu, unele dintre acestea fiind destinate unor intituţii publice, altele locuirii (Emil Colceru, De la „Casa Scânteii" la „Casa Poporului" în Historia nr. 65/2007, pp. 51-55). Pentru a face loc mareţului proiect vor disparea cartiere precum Uranus, Văcăreşti sau Dudeşti şi o dată cu ele Spitalul Brâncovenesc, Institutul de Medicină Legală, Mănăstirea Mihai Vodă, Opereta, Stadionul Republicii şi o serie de de imobile aparţinând armatei. Dacă biserici precum Sfântul Ioan cel Nou, biserica şi clopotniţa Mănăstirii Mihai Vodă, Schitul Maicilor, Sfântul Ilie-Rahova sau Palatul Sfântului Sinod au fost translate şi astfel au supravieţuit, biserici precum Biserica Sfânta Vineri-Hereasca, Biserica Sfânta Treime-Dudeşti, Biserica Olteni, Biserica Enei, Biserica Mărgeanului, Biserica Crângaşi, Biserica Albă Postăvari, Biserica Izvor, Biserica Cotroceni, Biserica Doamna Oltea, Mănăstirea Pantelimon, Mănăstirea Văcăreşti, Biserica Sf.Spiridon Vechi sau Biserica Brezoianu au fost demolate. Mai puţin cunoscut este faptul că nu doar lăcaşele de cult creştine au căzut sub lamele buldozerelor din anii '80 ci şi templele sau sinagogile din zona Unirii aşa cum sunt Sinagoga „Malbim', Templul „Mic Spaniol" - Ca'al Cicu, Sinagoga Craiover Ruf (Spilman), Sinagoga A.B. Zisu, Sinagoga „Fraternă" - Achdeş Kodeş, Templul „Mare Spaniol" (Cahal Grande – Kahal Kadosh Godol), Templul A.E. Gaster, Templul „Lumina Nouă" - Or Chudoş cunoscut sub numele de Sinagoga rusă (Lucia Stoica, Neculai Ionescu-Ghinea, Enciclopedia Lăcaşurilor de cult din Bucureşti, vol.II, Ed.Universalia, 2006).

Metroul

Unul dintre mecanismele care a schimbat oarecum configuraţia oraşului şi care pune în mişcare Bucureştii este metroul, a cărui construcţie este demarată la sfârşitul anilor '70. Discuţii privitoare la construirea metroului în Bucureşti s-au purtat încă de la începutul secolului al XX-lea, dar în mod concret s-a luat decizia construirii acestei căi de transport în cadrul „Planul general de reconstrucţie socialistă a oraşului Bucureşti" respectiv „Construirea metroului în oraşul Bucureşti". Hotărârea definitivă se ia în cadrul şedinţei C.P.Ex. din 17 ianuarie 1975 când a fost aprobat proiectul de decret privind înfiinţarea Întreprinderii Metroul Bucureşti, cu indicaţia de a se include prevederea că posturile din schema de funcţiuni a întreprinderii vor fi încadrate cu personal pe măsura necesităţilor, însă Întreprinderea de Exploatare a Metroului Bucureşti (I.E.M.B.) va fi înfiinţată abia la 1 august 1977. Astfel că la 16 noiembrie 1979 metroul a fost dat în exploatare experimental cu public, iar inaugurarea oficială a fost făcută la 19 decembrie 1979, iar procesul verbal de „recepţie a punerii în funcţiune" a fost semnat la 27 decembrie. Primul tronson al magistralei I avea o lungime de 8,1 km şi şase staţii: Semănătoarea, Grozăveşti, Eroilor, Izvor, Piaţa Unirii, Timpuri Noi, extinsă în decembrie 1981 cu încă şase staţii între Timpuri Noi şi Republica. Ulterior reţeaua



Rectoratul IPB



Favorit, Drumul taberei

de metrou s-a dezvoltat având în 1989 trei magistrale cu 40 staţii, astăzi ajungând la patru magistrale cu 51 de staţii, pe o distanţă de 69,25 km de cale dublă. Toate magistralele date în folosinţă după 1990 au fost începute înainte de acest an. Există în prezent două proiecte de extindere a reţelei metroului bucureştean, unul care să lege Drumul Taberei de centru, la Universitate, continuându-se, apoi, până în cartierul Pantelimon, propusă în două etape, şi la care au demarat deja lucrările, iar cel de-al doilea care să facă legătura între centrul oraşului cu Aeroportul Otopeni, ca extensie a magistralei IV (Cezar Petre Buiumaci, Metroul bucureştean în „Istorie şi Civilizaţie" Anul IV Nr. 30/martie 2012, pp. 44-47).

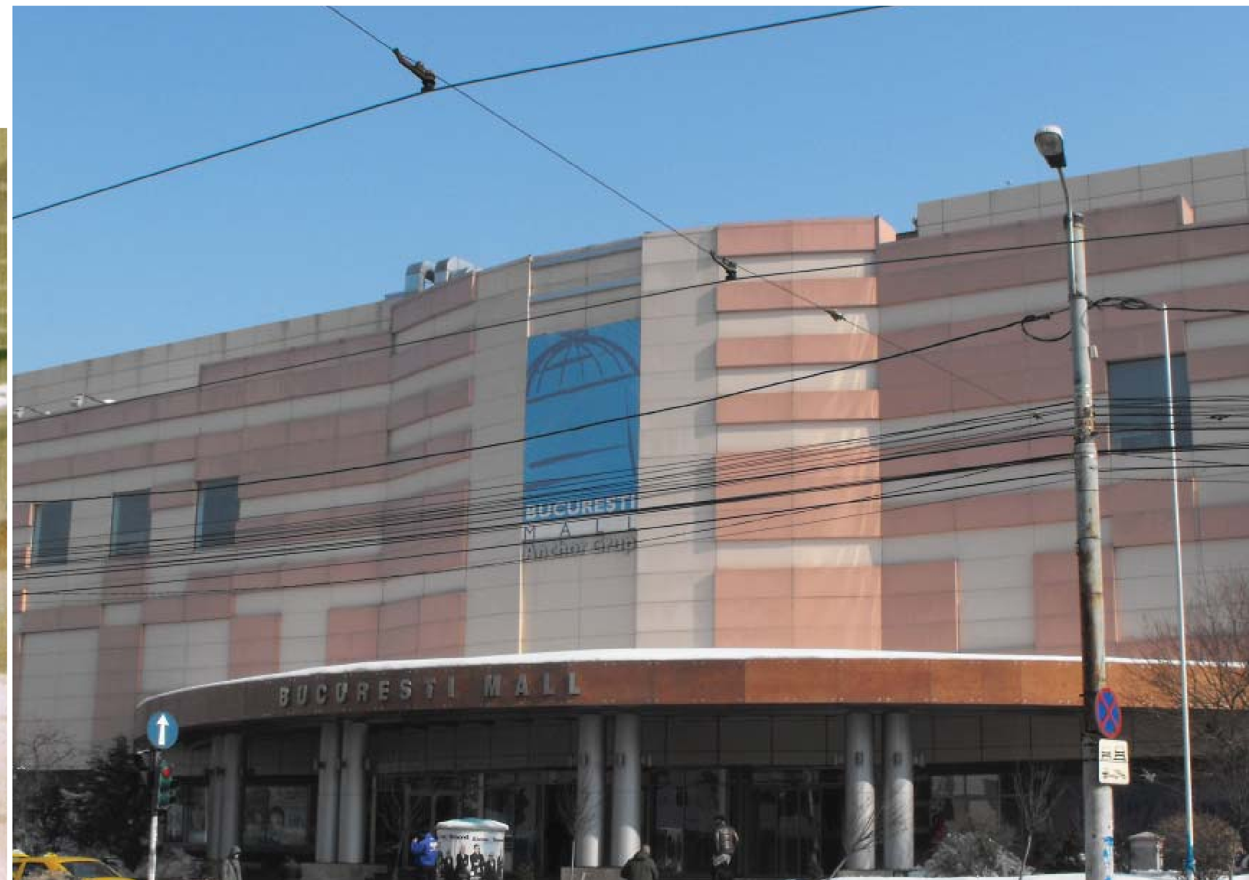
Conform recensămintelor avem următoarele creşteri de populaţie în Bucureşti de la 276.168 locuitori în 1899, la 338.109 locuitori în 1912, 639.040 locuitori în 1930, la 992.536 (Inclusiv comunele subordonate) în 1941, apoi la 1.041.807 în 1948, la 1.236.908 în 1956, la 1.434.337 în 1966, la 1.934.025 în 1977, 2.355.000 în 1992 (din care 287.000 în Sectorul Agricol Ilfov), la 1.926.000 în 2002 (Ion Alexandrescu, Recensămintele României: mică enciclopedie, Editura Meronia, Bucureşti, 2007, pp. 48, 54, 82, 95, 163, 172, 248). Rezultatele parţiale ale recensământului din 2011 arată că în Municipiul Bucureşti populaţia stabilă este de 1.677.985 locuitori, reprezentând 8,8% din populaţia ţării, iar în Judeţul Ilfov 364.241(Conform datelor afişate pe site-ul web al Institutului Naţional de Statistică).

Mallurile

Închiderea marilor şantiere şi a marilor întreprinderi şi masivele concedieri care au avut loc dupa 1990 au dus la o migraţie a unei părţi a locuitorilor către alte localităţi, fie ele din mediul rural sau urban. Astfel că o dată cu renunţarea la economia centralizată şi trecerea la economia de piaţă o mare parte a întreprinderilor din Bucureşti se închid, iar imobilele şi terenurile acestora îşi schimbă destinaţia fie prin utilizarea spaţiilor în alte scopuri, fie prin demolarea lor în vederea construirii altor clădiri. Un alt exemplu de schimbare a destinaţiei iniţiale îl reprezintă transformarea centrelor agro-alimentare de mari dimensiuni denumite popular „Circurile foamei" în centre comerciale de inspiraţie occidentală denumite generic „Mall".



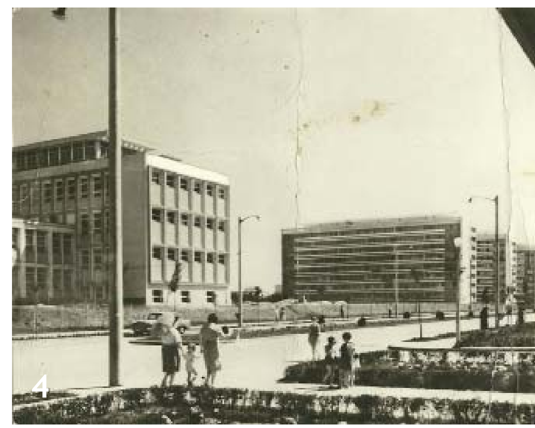












1. Piața Palatului R.P.R

2. Cartierul Giulești;

3. Fabrica de confectii Gh. Gheorghiu Dej;

4. Str. Baba Novac



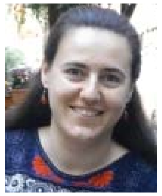
Combinatul Poligrafic Casa Scinteii



Albumul cu amintiri al
Familiei Cerchez

De Oana Marinache
Foto: Cristian Gache
Sursa foto: colecția dr. Simona Condurățeanu

Cristofi, soția și fiicele



Oana Marinache
istoric de artă drd.
http://asociatiaistoriaartei.blogspot.ro/

"Sunt un vechiu Architect din București" Cristofi Cherchez

Coborând până în secolul al XVIII-lea, aflăm o familie de armeni stabilită în Botoșani, cel mai probabil din Polonia. Până de curând a existat o casă Cerchez în str.Războieni nr.11, dar a fost dărâmată ilegal în 1997. Cristofi Cerchez se naște în comuna Băneasa-Herăstrău în familia agentului agricol Pavel Cerchez de 35 de ani și a Anei Cerchez de 28 de ani. Familia va avea 17 copii, dar numai 3 băieți și 3 fete vor ajunge la maturitate, ceilalți fiind răpuși de o epidemie.

Petre Cerchez se va căsători cu Antonetha Luissa Eleonora Ciconi, fiica antreprenorului Giuseppe Ciconi (din Veneția, dar rezident în Călărași, n.în 1853) și a Mariei D.Becarian (n.1867). Nicolae Cerchez studiază vioara la Conservator, devine profesor de muzică la Sf.Sava , dirijor la Operă și director de internat. A fost căsătorit cu Cecilia Nastea (1890-1986), membră a Societății Lirice Opera Română. Emilia a fost profesoară la Pitești, căsătorindu-se cu Cristescu cu care a avut 2 copii, pe Mihai și Jean. Eugenia a studiat pianul la Conservator, apoi s-a căsătorit cu Rusovici; ea a moștenit vioara Amati și portretul mamei sale făcut de Nicolae Grigorescu, însă ambele au fost pierdute după naționalizare. O fiică, aria Cerchez, a rămas necăsătorită.

Cristofi își petrece copilăria în jud.Olt, la Dorobanțu, în Bolintin-Deal și Beciu, județul Teleorman și în Muscel. Urmează cursurile primare și gimnaziale la Alexandria, apoi studiază la "Mihai Viteazul" la București. După ce absolvă 3 ani la Școala de Poduri și Șosele la București (1891-1894), studiază arhitectura civilă la Școala de Arte Frumoase de la Milano (1895-1898), devenind inginer și arhitect. Cariera sa s-a întins de-a lungul a 47 de ani, fiind un creator de seamă în stilului național puternic influențat de arhitectura sec. al XVIII-lea.

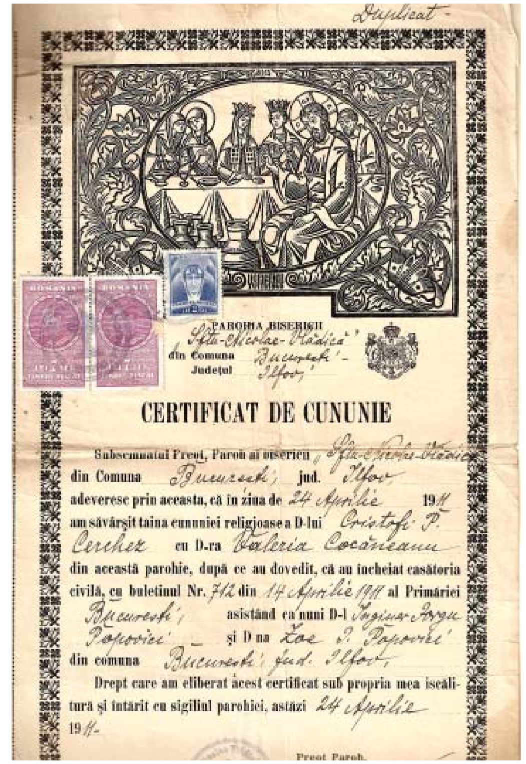
Între timp se căsătorește cu Smaranda Scodrea, din familia amiralului Vasile Scodrea (1873-1934), a cărei mamă era sora mareșalului Constantin Prezan (1861-1943). În 1900 li se naște prima fiică, Elena "Lili" Cerchez (d.1996), căsătorită mai târziu cu colaboratorul tatălui ei, arh. George Negoescu, diplomat în arhitectură la Versailles. Cuplul Smaranda-Cristofi a mai avut 2 fiice gemene, Maria și Adalgiza, moarte de scarlatină la 2 ani.

Cel mai probabil în 1910 intervine divorțul dintre cei doi, căci în data de 24 aprilie 1911 la Biserica Sf. Nicolae Vlădica are loc căsătoria arhitectului cu Valeria, fiica lui Tiberiu Cocăneanu, colonel cu moșii în jud. Muscel. Sora Valeriei a fost faimoasa actriță Aurelia Cocăneanu, cunoscută în Rio de Janeiro ca Aurora Fulgida. Aurelia a fugit la 17 ani cu un teatru ambulant, ajungând la Paris și Milano unde a luat lecții de teatru, muzică, dans. Va deveni celebră în toată America de Sud grație filmelor mute realizate de-a lungul a 15 ani, din 1916 până în 1929.

În 1912 se nasc gemenele Cerchez, Cristina (d. 1995) și Valeria (d. 1992). Cristina va fi mama doamnei dr. Simona Condurățeanu (n.1943), posesoarea arhivei fotografice din care am selectat aceste imagini.



Pavel Cerchez, tatăl arhitectului



Duplicat

PAROHIA BISERICII Sfta-Nicolae-Vlădica
din Comuna București
Județul Ilfov

CERTIFICAT DE CUNUNIE

Subsemnatul Preot, Paroh al bisericii Sfta-Nicolae-Vlădica din Comuna București, jud. Ilfov adeveresc prin aceasta, că în ziua de 24 Aprilie 1911 am săvârșit taina cununiei religioase a D-lui Cristofi P. Cerchez cu D-ra Valeria Cocăneanu din această parohie, după ce au dovedit, că au încheiat căsătoria civilă, cu buletinul Nr. 712 din 14 Aprilie 1911 al Primăriei București, asistând ca nuni D-l Inginer Gogu Popovici și D-na Zoe I. Popovici din comuna București jud. Ilfov.

Drept care am eliberat acest certificat sub propria mea iscălitură și întărit cu sigiliul parohiei, astăzi 24 Aprilie 1911.

Preot Paroh.

Certificatul de căsătorie

Valeria și Cristofi Cerchez



Valeria și Cristofi Cerchez

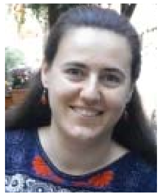


Palatul Sturdza

De Oana Marinache



Palatul Sturdza, A.N.R.



Oana Marinache
istoric de artă drd.
http://asociatiaistoriaartei.blogspot.ro/

Complexul Palatului Grigore M. Sturdza, sediul Ministerului de Afaceri Străine

Beizadea Grigore a fost fiul domnitorului moldovean Mihai Sturdza (1794-1884) din prima căsătoriei cu Elisabeta Rosetti, având în posesie cea mai mare avere funciară din Moldova. A studiat în Franța și Germania, apoi a dus o viață aventuroasă, fiind cunoscut pentru forța fizica pe care și-o antrena susținut, având amenajată și o sală de gimnastică. Sensibil la farmecele femeilor, a avut nenumărate legături și a fost căsătorit de trei ori: cu contesa Anne Gabrielle de Cisternes (pseudonim literar Dash), cu prințesa Olga Ghica și cu Raluca Turculeț.

Cumpărarea terenului

În martie-aprilie 1897 avocații Ioan C. Barozzi și I.A.Filitis, procuratori pentru principele Grigore M.Sturdza, cumpără la licitație un teren de 936,8 m.p. cu 50 lei/m.p. pe Șoseaua Jianu nr. 2 lângă proprietatea fraților Axerio. Anterior licitației, pictorul Nicolae Grigorescu (1838-1907) se oferise să cumpere proprietatea de 936,8 m.p.,pentru completare, dând o formă regulată lotului aflat deja în posesia sa, dar prețul de 20 lei/m.p. nu convenise Primăriei. (A.N.D.M.B., P.M.B. Tehnic, dosarul 83/1896)

Proiectele arh. Rainicke

Construit între 1898-1901 după planurile arh. Julius Rainicke elaborate în 1897, palatul Sturdza s-a aflat la colțul Bulevardului Colței cu Șoseaua Jianu și Șoseaua Bonaparte, în actuala Piața Victoriei. Complexul inițial a fost compus din casa de administrație, casa Catargiu și atenanse, grajd, ghețărie, remiză, atelier de fierărie, casă-chioșc grădinar și portar, toate proiectate de același arhitect în perioada 1897-1898. O alee despărțea de la început palatul Sturdza și casa Catargiu de dependințe și atenanse. (A.N.D.M.B., P.M.B. Tehnic, dosarele 394/1898, 395/1898, 396/1898, 397/1898)

Apreciem că alegerea stilul eclectic somptuos al palatului este dovada cea mai vie a personalității și mai ales a dorinței de etalare a rangului și averii prințului Sturdza. Ironia istoriei face ca el să nu se fi bucurat de grandiosul edificiu, căci lucrările s-au finalizat în anul morții prințului, în 1901.

Amenajarea interioară

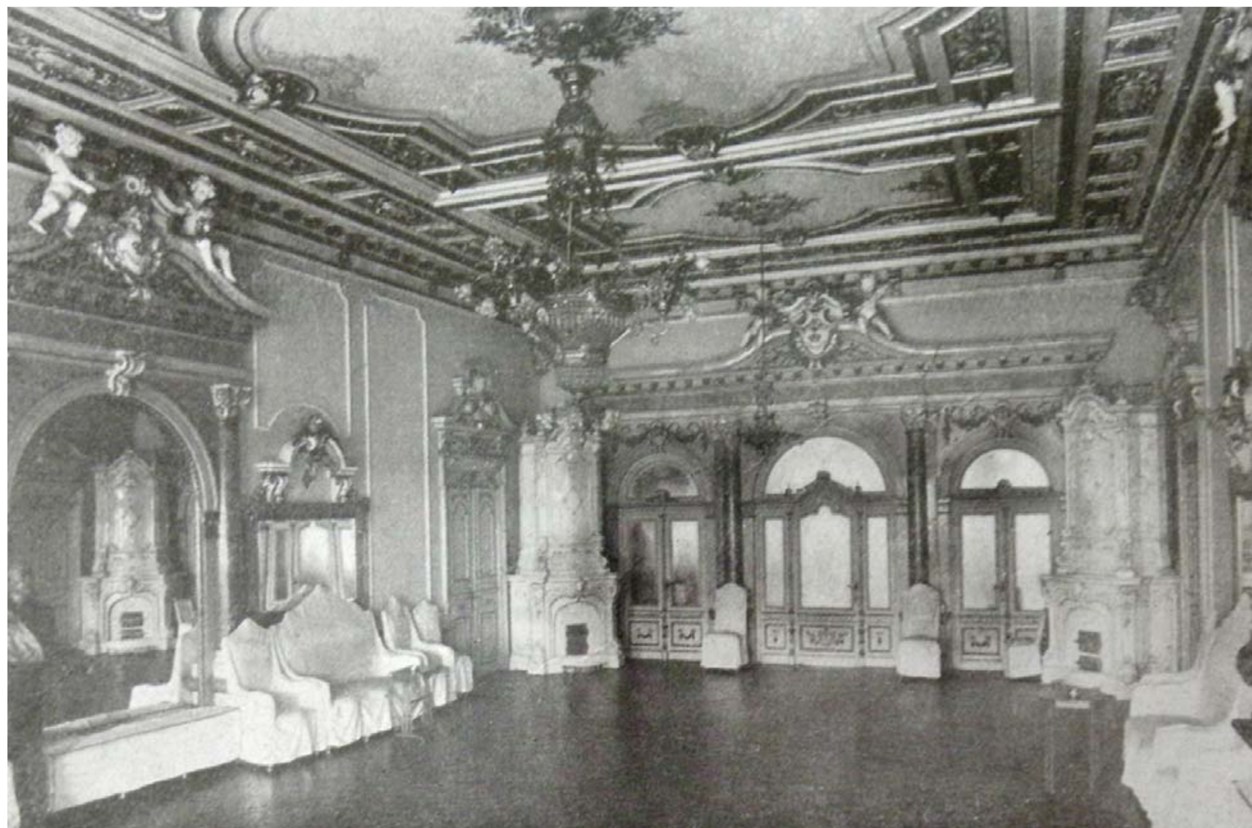
Conceput ca un volum aproape pătrat, cu 2 turnulețe de colț pe fațada principală, cu alte două turnuri circulare pe fațada posterioară (ce adăposteau closetele), palatul avea o dispunere simetrică la interior, amplasarea încăperilor fiind organizată în stânga și dreapta celor două saloane centrale concepute atât la parter, cât și la etaj.

Spațiul parterului a fost gândit ca spațiu de primire, organizare de recepții, fiind compus din saloane, salonașe, camere pentru musafiri, sufragerie, odaie turcească (desigur la dorința expresă a prințului ce trăise în mediul oriental), toalete, antreu. Într-un document



Vedere actuală cu amplasarea fostului palat Sturdza, foto BingMaps

Sala de așteptare a Ministerului de Afaceri Externe după restaurare. Sursa: România Ilustrată, anul V, ianuarie 1930



de la dosarul de solicitare a autorizației, avocatul Filitis, la cererea expresă a prințului Sturdza, revine cu dispoziția de a avea pilaștri de marmură la fațade și de a salva din spațiul aferent saloanelor centrale, împingând scara interioară în fundal. În centru, dar poziționate lateral, au fost concepute alte două scări de serviciu alăturate camerele servitorilor.

La piano nobile, salonul central se termina cu un balcon deasupra intrării de la parter. Remarcăm dispunerea simetrică a camerelor prințului și ale prințesei, practic formând două aripi, fiecare cu propriul salonaș/birou, toaletă, dormitor, cameră de servitori, garderobă. Spațiul mansardei nu apare delimitat funcțional în planuri.

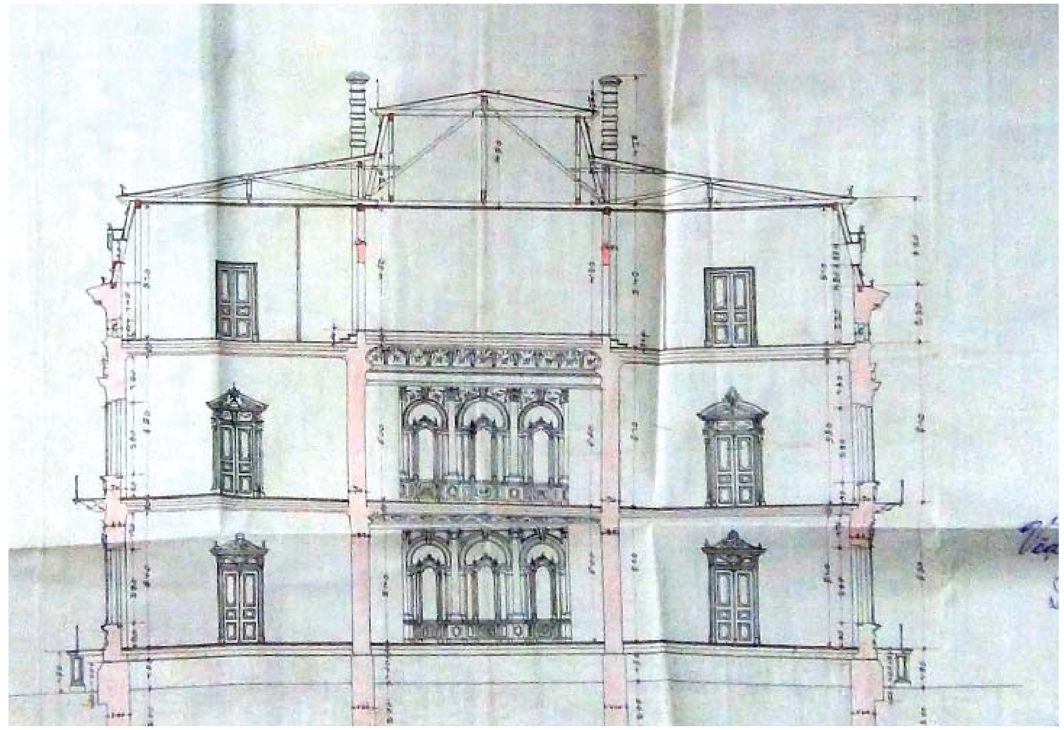
O atenție deosebită merită acordată unuia dintre saloanele centrale de la parter ce va fi convertit în hall de primire la parterul Ministerului, despărțit de glasswand-uri somptuoase de celălalt spațiu. Un mare candelabru de cristal de Murano central este mărginit de alte 2 de dimensiuni și decorații mai mici. Spațialitatea sălii este amplificată prin oglinzile de perete de dimensiuni variate, cele centrale, semicirculare fiind decorate cu ancadramente de inspirație barocă (volute, console și putti portanți ai unor panouri/scuturi heraldice). Remarcăm coloanele corintice colorate ce mărginesc atât oglinzile, cât și ușile glasswand.

Destinul palatului

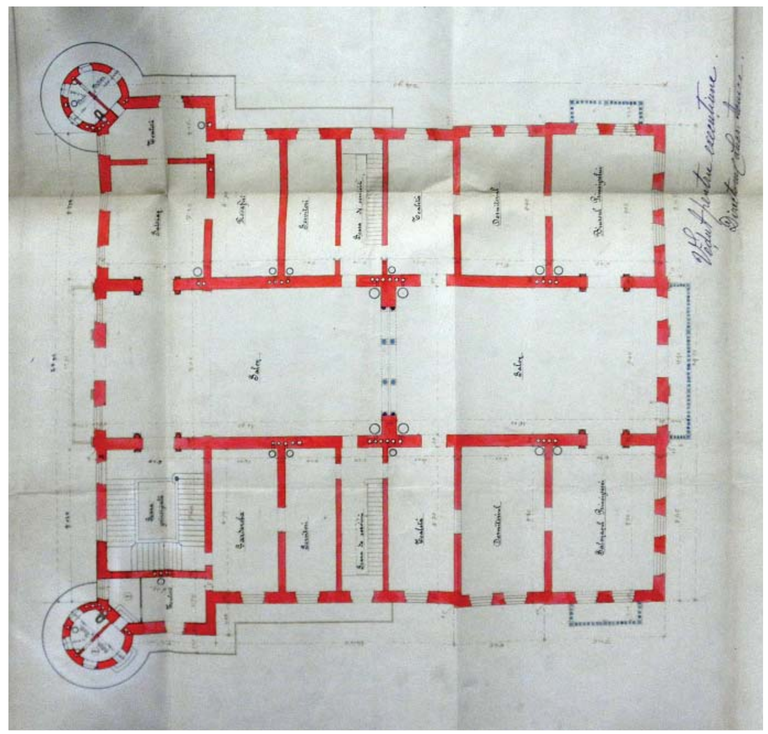
După primul război mondial, arhitectul Cristofi Cerchez (1872-1955) restaurează interioarele palatului prin intermediul firmei de antrepriză și arhitectură a arh. Toma Dobrescu (1862-1934). Între 1937 și 1944 are loc construcția noului sediu al Ministerului de către arh. Duiliu Marcu (1885-1966). După ce a suferit daune în urma bombardamentelor din cel de-al doilea război mondial (1944), Palatul Sturdza a fost demolat în 1946.

Casa Catargiu, palatul Sturdza, A.N.R., fototeca, Il 3315





Plan secțiune, A.N.D.M.B., P.M.B. Tehnic, dosar 394/1898

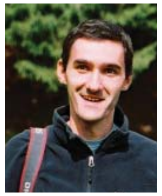


Planul etajului Palatului Sturdza, A.N.D.M.B., P.M.B. Tehnic, dosar 394/1898

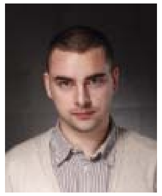


Petruș Manea
lăcătușerie și reparații

De Cosmin Andrei
foto: Cosmin Andrei, Alexandru Roșu



Andrei Cosmin
zilele.blogspot.com



Alexandru Roșu
www.alexandrurosu.ro

Coborând pe strada Smârdan, te vei împiedica probabil, de un panou pus cam în drum, lângă un stâlp; tot probabil, îl vei ignora dar dacă totuşi te vei uita la el, vei citi câteva rânduri de-un umor cumva, involuntar şi cu puţine greşeli :

ATELIER. LĂCĂTUŞERIE ŞI REPARAŢII.

CHEI YALE LĂCĂTE. AMPRENTĂ şi AUTO

ASCUŢITORIE - CUŢITE (maşină tocat)
- FOARFECI

REPARAT DIVERSE ŞI IMPOSIBILE

BROAŞTE LACĂTE. UMBRELE ÎNCĂLŢĂMINTE.

ELECTROCASNICE. ÎN GANG

Acum, dacă ai curiozitatea (sau de ce nu? nevoia) de a vedea cine e in spatele tuturor acestor lucruri şi vei intra în ăst gang, vei da nas în nas cu Petruş Manea şi ucenicul său. Dânsul şi-a deschis lăcătuşerie imediat după revoluţie şi a rezistat până acum. Cum ne cum, micul său atelier,a reuşit să scape de ameninţarea teraselor şi barurilor care au umplut strada.

Cred că am intrat acolo acum vreo 3 ani, prea multe nu mai ţin minte să-ţi spun şi nici tare multe poze n-am de arătat. Un lucru mi-l aduc bine aminte, insă- de la domnul Manea am aflat de fapt, de unde vine denumirea de yală (eu, unul dintotdeauna am preferat denumirea asta in locul celei un pic mai româneşti – "broască"). Mi-a arătat o maşină de replicat chei, cam bătrânică, împlinise ea un secol, pesemne. Maşina era fabricată in Connecticut de Yale & Towne MFG Company. Mi-a povestit cum nişte galezi paraseau Regatul cândva, la mijloc de secol 19 şi plecau spre Lumea Noua. Acolo urmau să pună pe roate ceea ce toată lumea va recunoaşte drept standardul în domeniul inchuietorilor, lacătelor şi sistemelor de închidere.

De la domnul Manea pleci doar după ce citeşti urmatoarele:

DACĂ AŢI FOST MULŢUMIŢI, SPUNEŢI ŞI LA ALŢII,

DACĂ NU, SPUNEŢI-MI NUMAI MIE!

Cam atât. Da, sunt foarte mulţi lăcătuşi dar dacă eşti prin centru şi vrei să faci o replică unei chei sau (cine ştie?!) ai ceva imposibil de reparat şi ai chef şi de stat la o poveste, poţi încerca să-l vizitezi de domnul Manea.

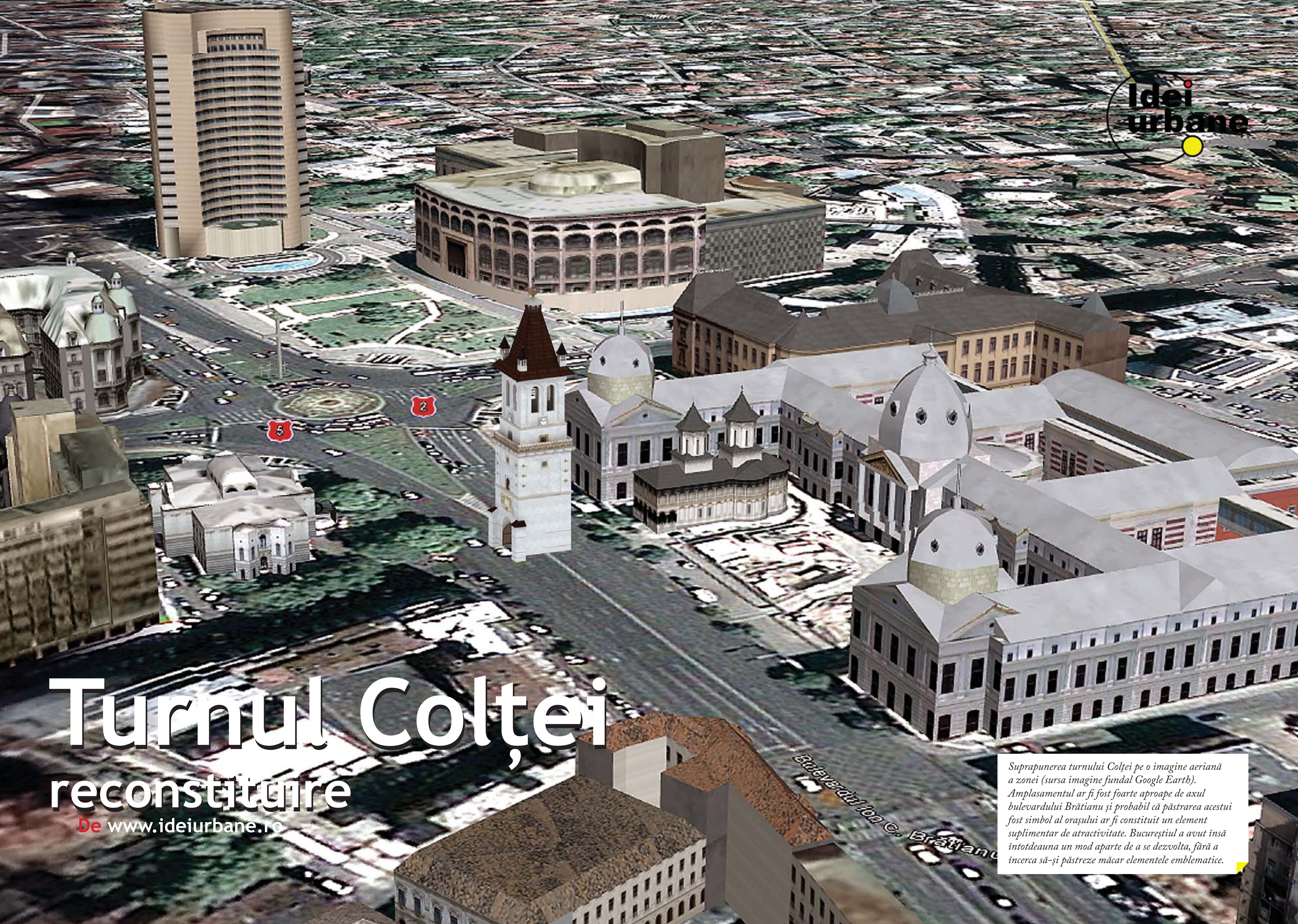



PRIMO
Mago

Turnul Colței

reconstituire

De www.ideiurbane.ro



Suprapunerea turnului Colței pe o imagine aeriană a zonei (sursa imagine fundal Google Earth). Amplasamentul ar fi fost foarte aproape de axul bulevardului Brătianu și probabil că păstrarea acestui fost simbol al orașului ar fi constituit un element suplimentar de atractivitate. Bucureștiul a avut însă întotdeauna un mod aparte de a se dezvolta, fără a încerca să-și păstreze măcar elementele emblematice.

La începutul anului 2010 am fost contactat de Constantin Dumitru, iniţiatorul portalului Bucurestii vechi si noi, pentru a lucra la un proiect de reconstituire virtuală a Mănăstirii şi turnului Colţei. Din echipa iniţială făcea parte şiRadu Oltean de la Art Historia, cel care mi-a furnizat toate informaţiile necesare pentru a realiza o reconstituire cât mai fidelă. Radu mi-a pus la dispoziţie imagini de epocă, planuri şi secţiuni ale bisericii şi propriile sale imagini reconstituiri. Ulterior s-au alăturat echipei Raiden de la Rezistenţa Urbană şi Florin Nicola, ei ocupându-se de realizarea unui film. Din păcate proiectul s-a blocat, dar am decis să vă prezint partea pe care am lucrat-o eu.

Scurtă istorie a mănăstirii şi turnului Colţei.

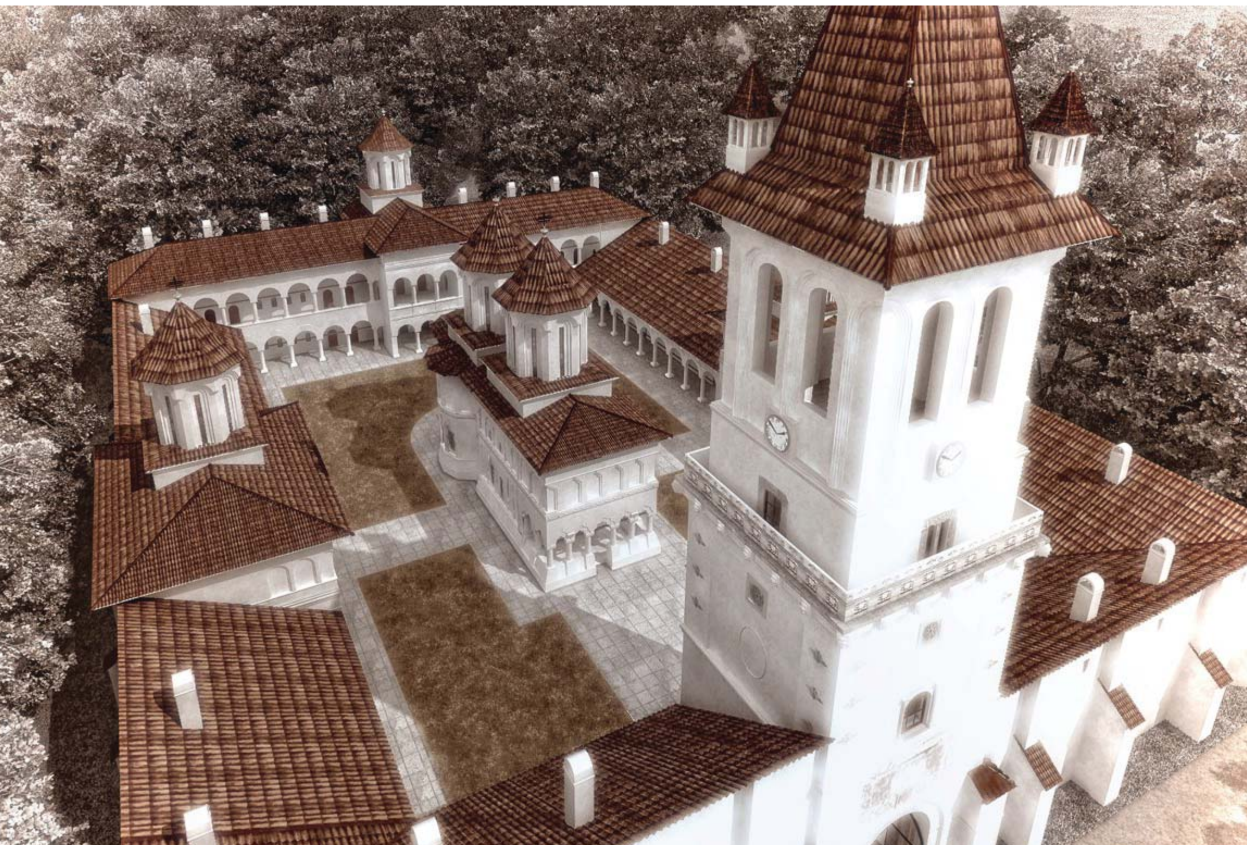
Acestea au fost realizate la începutul secolului 18 de către spătarul Mihail Cantacuzino, lucrările fiind finalizate în 1715. În incinta mănăstirii a funcţionat primul spital din Bucureşti. Cutremurul din 1802 va afecta atât incinta cât şi turnul. Vechea incintă a mănăstirii este demolată începând cu 1835 şi se realizează o nouă incintă care păstrează funcţiunea principală de spital.

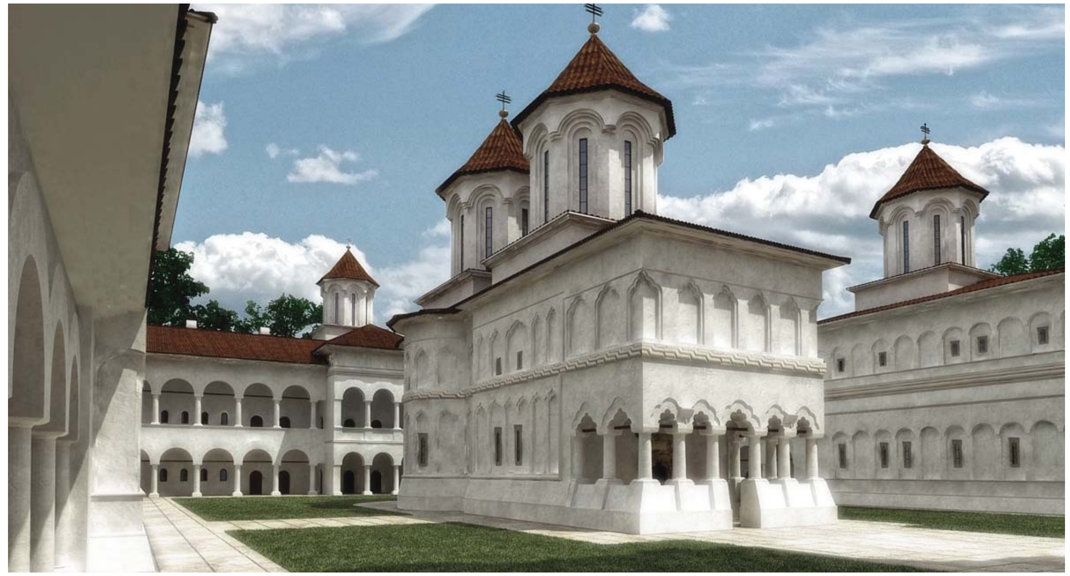
În perioada lui Cuza se adaugă turnului un etaj din lemn, apoi fiind transformat în foişor de foc. În cele din urmă turnul va fi demolat complet în 1888, această demolare făcând parte din măsurile radicale din timpul mandatului la primărie al lui Pache Protopopescu.

În spatele spitalului este construită în 1860 policlinica Colţea, demolată de puţin timp, iar actualul spital este construit între 1867-1888.

Informaţii detaliate şi imagini de epocă găsiţi la Radu Oltean pe Art Historia, Emanuel Bădescu (seria sa de povestiri despre Bucureşti 1, 2) şi reconstrucţia din Luna Bucureştilor 1935, realizarea arhitectului Octav Doicescu.

Imaginea aeriană cuprinde întreaga incintă dreptunghiulară a mănăstirii care avea un ax longitudinal de simetrie, biserica fiind situată în mijlocul curţii interioare. Clădirile care formau incinta aveau şi rol de protecţie, ca în cazul multor structuri fortificate.

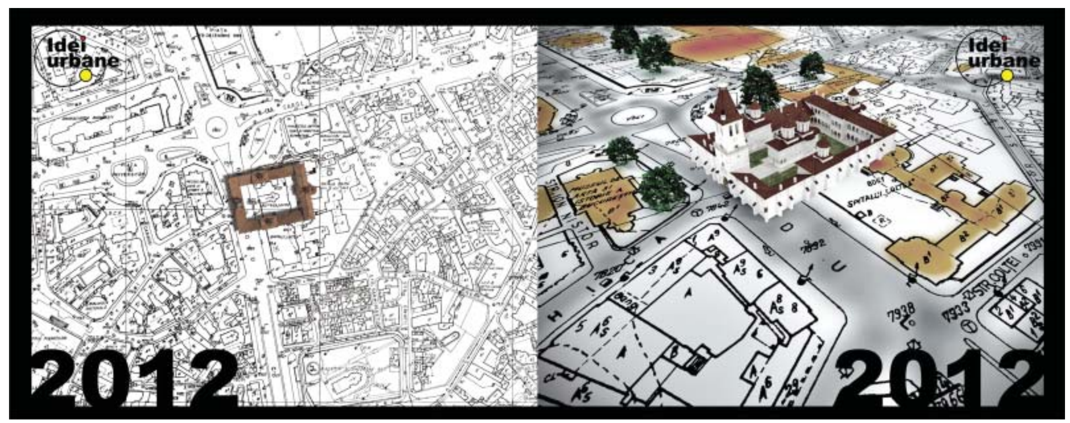




Curtea interioară era dominată de clădirea bisericii

Pentru a vedea poziţia exactă a mănăstirii şi turnului Colţei am ales să suprapun pe planurile cadastrale de la 1847 şi cel actual imaginea acestora. În acest fel puteţi vedea poziţia mănăstirii în raport cu evoluţia zonei centrale a Bucureştiului. Pe planul de la 1847 se observă că mănăstirea ar fi fost încă aliniată la strada Colţea, în acel an doar turnul Colţei se păstrase din incinta iniţială.





Suava şi neîmblânzita apă a Dâmboviţei

De Lelia Zamani

„Dâmboviţă, undă dulce
Undă cu cerescul dar,
Cine te–a gustat vreodată,
Va să plece în zadar.
Dâmboviţă, apă dulce,
Cin–te bea nu se mai duce!”





Lelia Zamani

În peregrinările sale prin lume, doctorul Weinberg nota cu patos, că cel mai frumos oraş nu este nici pe malurile Bosforului, nici milenarul Ierusalim şi nici Veneţia cu al său Canal Grande şi nici Parisul ce se vede de la înălţimea turnului Eiffel, ci este oraşul copilăriei sale, Bucureşti, oraş înecat în câmpie, cu contururi nedefinite, străbătut de linia sinuoasă a Dâmboviţei, apă liniştită ce-şi mână atât de visătoare undele.

Dâmboviţa = „foaia de stejar"

Numele de Dâmboviţa, a fost socotit de unii a se traduce ca „foaia de stejar" şi se spune că a fost pus de slavi, căci povestirile din vechime aminteau de viituri de toamnă ducând cu ele belşug de frunze luate de apă şi aflate într-o continuă revărsare de aramă. Adevărul era că multe erau pădurile ce străjuiau viitoarea capitală a românilor şi aşa domoală cum părea, adesea, această apă, când se dăzlănţuiau stihiile cerului, făcea prăpăd în jurul ei. Acest fapt a continut să se repete mult timp, până târziu, spre sfârşitul secolul al XIX-lea, de regulă primăvara şi toamna, când ploile nu mai conteneau, iar Dâmboviţa cea dulce şi blajină, înnebunea brusc şi nimeni şi nimic nu mai putea sta în faţa furiei apelor ei învolburate. Poduri, podeţe, copaci, ziduri şi zăgaze, toate erau luate de viitură. Dâmboviţa ducea cu ea tot ce-i ieşea în cale şi, nu de puţine ori câte o albie de copil ori câte un coş în care o găină continua a cloci pluteau pe undele învolburate, după cum povesteşte Ionnescu Gion, unul din marii istoriografi ai Bucureştilor. Mureau oameni şi animale şi multe case erau luate de apă. Bucureştenii aveau o singură scăpare: cu ce puteau aduna în grabă, urcau pe acoperişuri, agăţându-se cu frânghii de hornuri şi aşteptau să fie salvaţi de bărcile pompierilor ori de vecinii mai înstăriţi, care aveau plute ori pirogi.

Inundaţiile nu erau însă o nenorocire pentru toată lumea. Cum apa purta totuşi atâtea bunătăţi, săracii se grăbeau cu bucurie să le aducă la mal. După retragerea apelor, ţiganii din Mahalaua Calicilor intrau şi prin pivniţele caselor boiereşti pentru a prinde peştele care nu plecase odată cu viitura.

O mare inundaţie a fost în anul 1864, imortalizată într-o gravură care îl înfăţişează pe domnitorul Al. I. Cuza împreună cu doctorul Carol Davila, amândoi înaintând cu greu, pe cai, pe una din străzile pline de apă din Mahalaua Tabacilor. Bărbaţi şi femei cu copii în braţe se văd strigând după ajutor de la ferestrele şi de pe acoperişurile caselor.

Vinovată de această stare de fapt era mai mult lăcomia omului, căci mulţi, pentru a-şi mări grădinile, intrau în matca Dâmboviţei, îngustând-o.

Apoi mai erau şi morile, subiect atât de controversat în epocă.

Morile ridicate pe Dâmboviţa constituiau comoara ei cea mai de preţ şi un blestem deopotrivă, iar vechimea acestora pătrunde mai adânc în timp decât avem noi cunoştinţă. Mori erau destule, şi pe un mal şi pe celălalt, aparţinând domnilor, boierilor, dar mai ales egumenilor greci de la mănăstirile Radu-Vodă, Negru-Vodă, Sf. Sava, Cotroceni, Sărindari, Văcăreşti, dar şi Mitropoliei. Mănăstirile erau cele mai bogate proprietare de mori, căci acestea erau mai bănoase decât orice moşie, iar cuvântul de ordine era „moară, nu moşie!" atunci când vreun boier ori neguţător bogat voia să închine ceva Sfântului Munte, Ţarigradului, Alexandriei Egiptului ori Antiohiei pentru a primi iertarea de păcate

În secolul a XVIII-lea bucureştenii se pare că se mulţumeau să bea apă tot din Dâmboviţa, la fel ca şi în vremurile vechi, dar bătută cu piatră acră, pentru a o face potabilă. Totuşi acest secol aduce o importantă schimbare, căci domnitorii fanarioţi au început să se preocupe de construirea de cişmele, cu apă curată de izvor. Ştiinţa „curgerii şi scurgerii apei" a fost însă cunoscută încă din secolul al XVII-lea, fiind aplicată la Focşani, unde existau astfel de





cişmele, nu însă şi la Bucureşti unde, pentru cea mai mare parte a populaţiei, apa de băut a continuat să fie adusă din Dâmboviţa.

Un hrisov dat de Alexandru Vodă Ipsilanti la sfârşitul secolului al XVIII-lea, mai exact la 1 octombrie 1779, spunea că fiind vreme ploioasă şi Dâmboviţa venind tulbure şi cu multe necurăţenii, domnul a hotărât să aducă apă de izvor „de departe şi cu multă cheltuială”.

Sacagii Bucureştiului

Aprovizionarea cu apă din Dâmboviţa o făceau sacagii, cum li se spuneau negustorilor de apă, pitoreşti apariţii pe străzile capitalei. Mânând câte un cal costeliv înhămat la un căruţ cu un butoi plin de apă – sacaua – ei îşi strigau din răsputeri şi cu efect marfa: „Aaaap!...Ooaaap!”. Cumpărau bucureştenii, căci setea le dădea ghes. De multe ori însă mai apărea şi câte un sacagiu tocmit să dea apă de pomană în amintirea vreunui mort şi din butoiul de pe care fumega un muc de lumânare, îşi ostoiau setea, bucuroşi, târgoveţii mai nevoiaşi.

Fiecare gospodină după ce cumpăra apa, punea în ea o mână de piatră acră şi o bătea cu telul ori făcăleţul, după care o ducea la limpezit în răcoarea pivniţelor. Familia o bea fără teamă de microbi, căci nu auzise de ei.

Utili erau sacagii şi nevoilor obştii, căci, dacă se isca vreun incendiu, ei erau cei care săreau în ajutorul tulumbagiilor, adică pompierii de altă dată.

Zeci de sacale au ajutat la construirea Universitaţii bucureştene, între anii 1857-1864, un alt mijloc mai bun neavând la îndemână arhitectul Alexandru Orăscu.

Aprovizionarea cu apă o făceau sacagii dintr-un loc anume, numit Vadul Sacagiilor, dar pentru boieri o aduceau de la Fântâna Filaret, ori de la Mărcuţa. Târziu de tot, în primele decenii ale sec al XX-lea, au dispărut sacagii, şi odată cu ei şi acest negoţ de care puţini mai ştiu.

Scăldatul în Dâmboviţa

Bucureştenii pe lângă faptul că beau apă din Dîmboviţa, se şi scăldau în ea. Odată cu venirea verii, bucureşteanul care nu-şi putea permite să plece din faţa caniculei la munte ori în străinătate, cum făceau cei mai avuţi, îşi lua întreaga familie şi se instala pe malurile Dâmboviţei pentru a se răcori. Plecaţi cu mare alai, purtând fiecare o legătură cu ceva d-ale gurii şi haine de schimb, abia aşteptau să ajungă la locul ce-l considerau al lor, pentru ca într-o clipă să se abandoneze toţi apei atât de răcoroasă şi de primitoare.

Baia în apele râului nu reprezenta însă un scop în sine, căci acolo, pe marginea apei, omul de rând se putea odihni, putea petrece alături de familie, ori de prieteni, nesfiindu-se a-şi face cunoscute opiniile atât în probleme de suflet, dar mai ales în cele ce priveau scena politică. Iar limbile se dezlegau mult mai uşor ajutate de un vin rubiniu, sorbit pe îndelete, din bărdace de lut.

Cum bronzul căpătat prin băi de soare nu era atunci la modă, ci tenul cât mai alb, femeile se retrăgeau după scăldatul în râu, la umbra sălciilor, pentru a vorbi de ale lor şi a-şi proteja faţa. Nu aceeaşi importanţă o dădeau însă şi siluetei - căci erau mari amatoare de dulceţuri şi şerbeturi făcute de ele în casă.

Cei mai greu de scos din apa râului erau copiii, şi numai foamea era cea care-i mai aducea cu succes la mal.

Canalizarea Dâmboviţei

Primul proiect de canalizare a Dâmboviţei datează de pe timpul lui Alexandru Ioan Cuza, realizat după inundaţia devastatoare din 1864, dar materializarea lui a tot întârziat datorită conjuncturilor politice şi economice ivite între timp. Abia în 1880 s-a început canalizarea şi rectificarea cursului acestei ape, după planurile inginerului Grigore Cerkez, precum şi construirea de noi instalaţii moderne pentru alimentarea cu apă a oraşului, lucrări terminate în 1883. Prin 1889 au fost construite 12 poduri, dintre care 7 de piatră şi 5 de fier.

După primul război mondial s-a încercat mărirea debitului şi a purităţii apei filtrate din Dâmboviţa, dar şi captarea de izvoare subterane.

Din păcate, în timp, Dâmboviţa prin diversele deversări de reziduuri industriale şi din canalele oraşului, a căpătat un aspect atât de neplăcut, încât edilii s-au gândit la acoperirea ei cu un planşeu de beton, proiect realizat în parte, în 1934. Cincizeci de ani mai târziu au început noi lucrări de amenajare a râului schimbându-i-se întru totul înfăţişarea, în ceea ce se poate vedea şi astăzi. Planşeul de beton a fost scos, s-a realizat devierea râului în vederea decolmatării şi a amenajării noii sale albii, a fost creat un lac artificial, Lacul Dâmboviţa, la Ciurel, azi numit Lacul Morii şi s-au construit noi poduri peste apă şi parapete de-a lungul cheiurilor.

Suava şi neîmblânzita apă a Dâmboviţei de ieri, curge astăzi albastră şi liniştită într-o nouă şi mai dreaptă albie, adâncă şi bine îngrădită. Uitate sunt vechile şi dantelatele ei meandre precum şi fiorii ce-i dădea cu fiecare rupere de nori.




LAPTARIE









Cu bicicleta prin București

text&foto: Andrei Vocurek

Bucureşti. Biciclete. Străzi şi oameni. Locuri şi cafenele. Cartiere. Centrul Istoric. Dâmboviţa. Lacul Morii. O insulă. Zile libere printr-un oraş fără maşini, mergem la plimbare pe biciclete, pe străzile din Bucureşti, la sfârşit de săptămână, o plimbare de relaxare, uşoară, aşa cum îţi place, în doi sau alături de prieteni.





Andrei Vocurek
trasee-cu-bicicleta.kerucov.ro

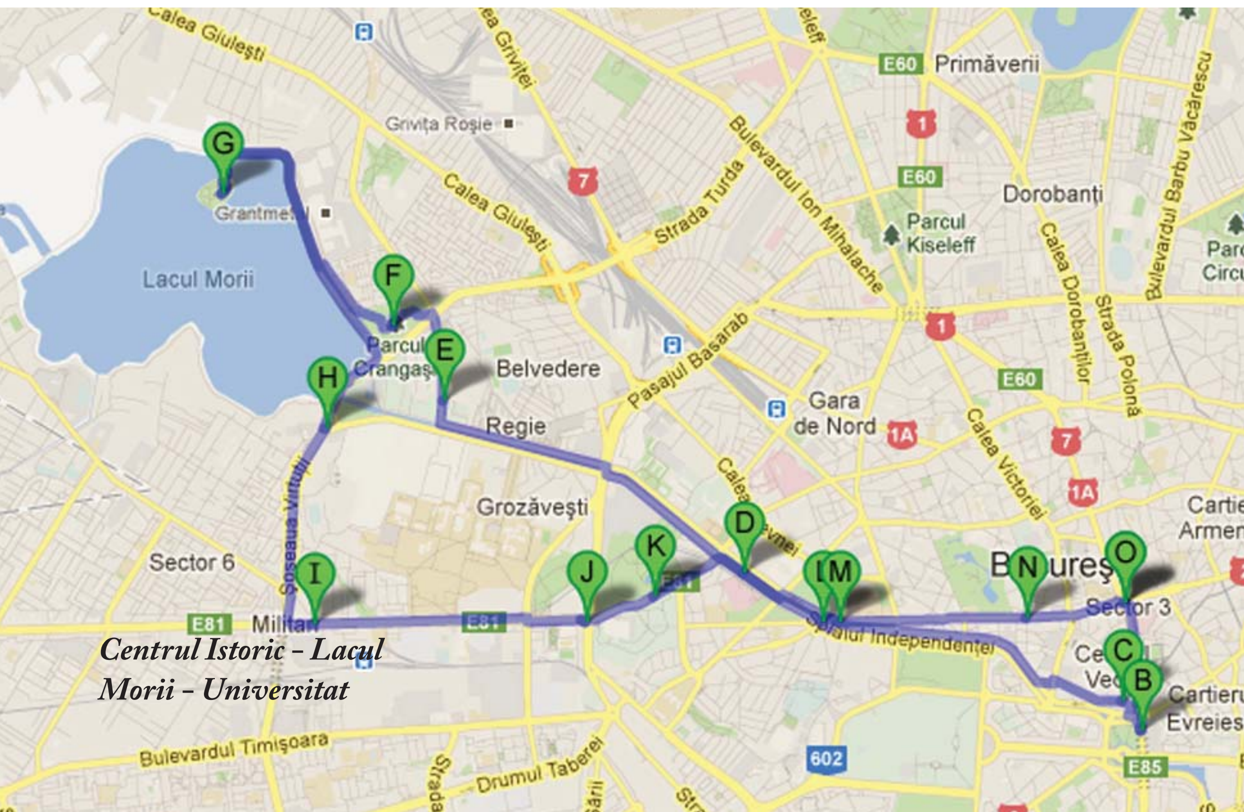
Plimbarea cu bicicleta prin București începe din centrul orașului, din Piața Universității, pe străzi și străduțe din Centrul Vechi, pe malul Dâmboviței spre Lacul Morii, și se termină tot la Universitate, după aproximativ 20 kilometri de pedalare ușoară. Dacă ai propria bicicleta e foarte bine, iar dacă nu ai poți închiria o bicicletă de la unul din centrele de închirieri de biciclete din oraș. Bicicleta trebuie să fie în stare bună de funcționare, cu frâne reglate și cauciucurile umflate corespunzător, iar tu trebuie să ai mare atenție în trafic și să respecți regulile de circulație pe drumurile publice.

Din Piața Universității, de lângă Muzeul Municipiului București - Palatul Sutu, vis-a-vis de Spitalul Coltea, se merge pe Bulevardul Ion C. Brătianu, dincolo de intersecția cu Strada Lipscani, de Piață Romă (Piața Sfântu Gheorghe), unde sunt Statuia Leoaicei și Pasajul Latin, spre Piața Unirii și Splaiul Independenței. Se virează dreapta, pe lângă Hanul lui Manuc, și se intra pe Strada Șepcari în zona Centrul Istoric - Centrul Vechi al Bucureștiului pe Strada Franceză.

Apoi, pe Strada Franceză, trecând pe lângă Biserica Domnească și Muzeul Național de Istorie a României, în trecut Palatul Postelor, se iese în Calea Victoriei, la Clădirea CEC. Pe Strada Dr. Dumitru Raureanu se coboară spre malul Dâmboviței și se merge mai departe, pe Splaiul Independenței, spre Piața Operei și Bulevardul Eroilor.

Este o porțiune de pedalare destul de lungă, trecând pe lângă Casa Radio (Societatea Română de Radiodifuziune), spre intersecția cu Șoseaua Cotroceni și apoi spre căminele studențești din Grozăvești - Regie.

Se urcă ușor pe Strada General Petre Popovat spre Piața Crangasi și Parcul Crangasi. Virtuții - Constructorilor - Ciurel este o intersecție foarte aglomerată și trebuie trecută cu mare atenție la mașini. Se poate intra prin Parcul Crangasi și, apoi, se merge pe Bulevardul Constructorilor spre Aleea Lacul Morii și Lacul Morii.



Centrul Istoric – Lacul Morii – Universitat









Lacul Morii este cel mai mare lac din București, un lac de acumulare cu baraj din beton, înalt de 15 metri, construit pentru protecția Bucureștiului împotriva inundațiilor. Ar fi putut fi și o frumoasă zona de agrement în cartierul Crangasi, însă peninsula/insula Lacul Morii a fost lăsată în paragină. Pe Insula Lacul Morii se poate face un popas, pe malul apei, la soare.

Se revine pe Șoseaua Virtuții, spre Splaiul Independenței, apoi de la Lujerului se merge pe Bulevardul Iuliu Maniu, pe lângă campusul Universității Politehnica București până la Statuia Leu și Palatul Cotroceni. Se coboară cu atenție la trafic panta și Șoseaua Cotroceni, virând apoi dreaptă spre Spitalul Universitar de Urgență București și se ajunge iar în Piața Operei.

Din Piața Operei, pe Bulevardul Mihail Kogălniceanu, trecând pe lângă Facultatea de Drept, se ajunge în Piața Mihail Kogălniceanu, iar apoi pe Bulevardul Regina Elisabeta se continuă, trecând pe lângă Colegiul Național Gheorghe Lazăr și Grădina Cișmigiu, până în Piața Universității, în Parcul Coltea.









336
EROILOR SANITARI
1916-1920
M

București
Aluminiu și Sticlă

De Mihai Petre

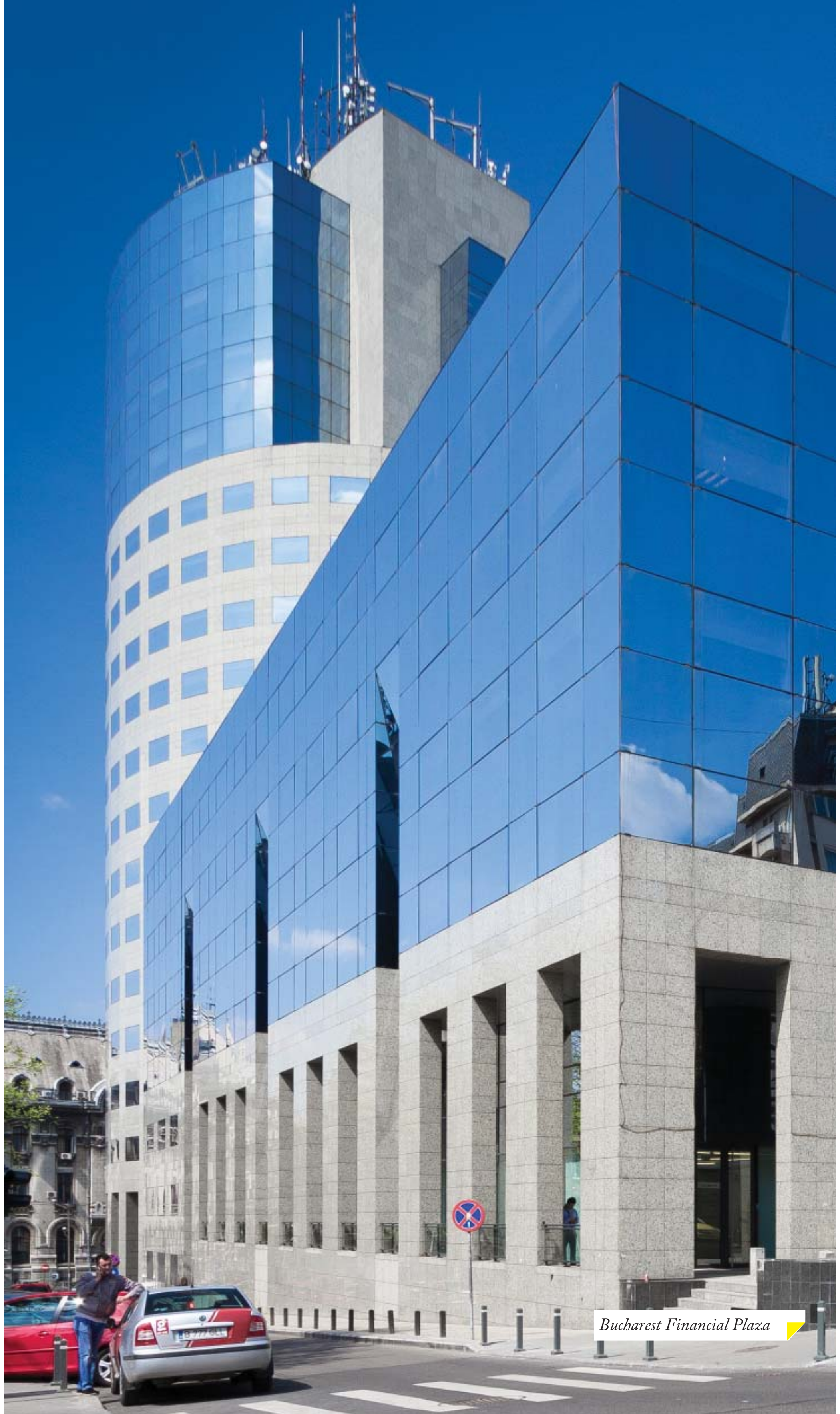
În ultimii ani Bucureștiul s-a umplut de clădiri din aluminiu și din sticlă. Haideți să vedem câteva dintre ele.



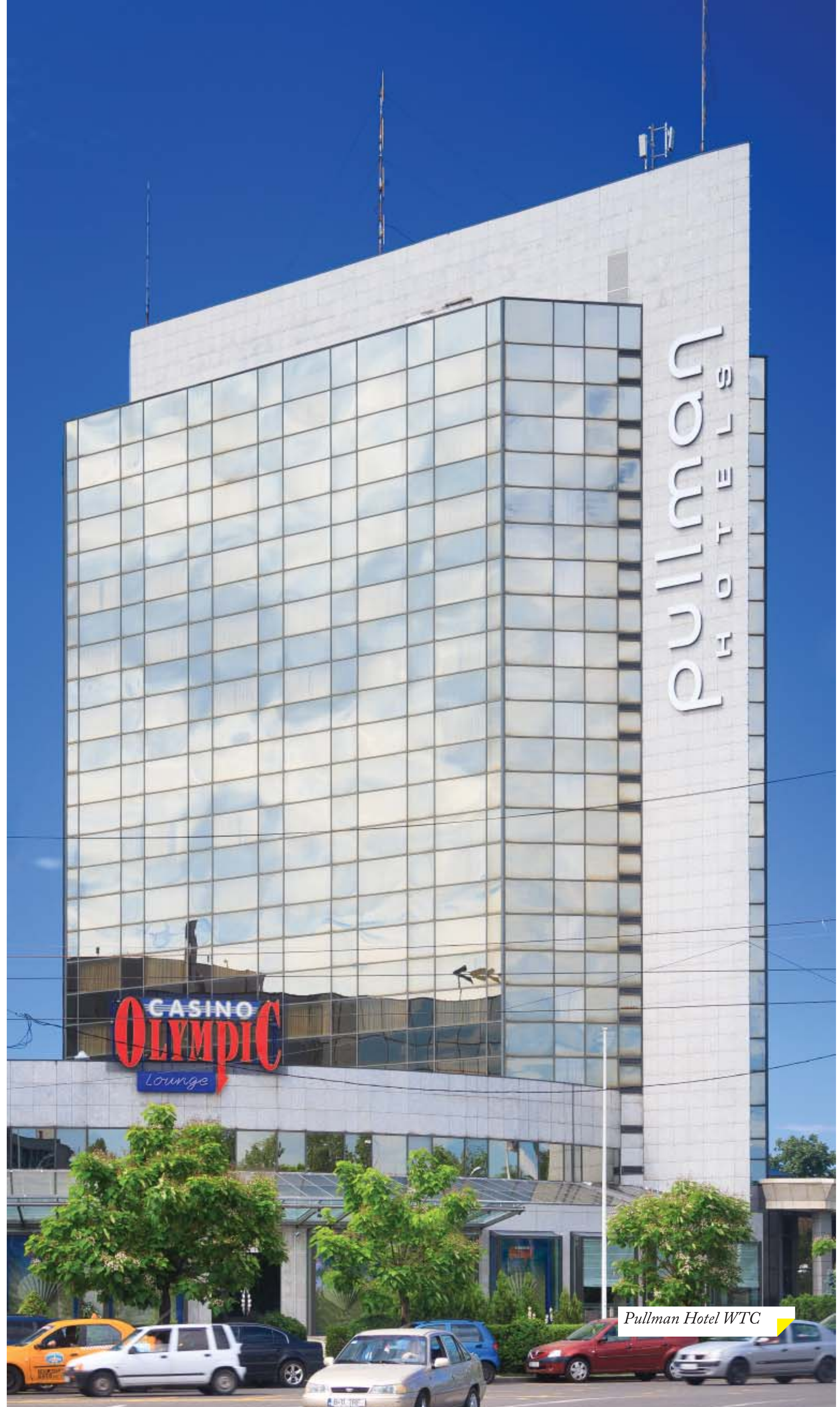
Splaiul Unirii 74 Center



Asmita Gardens



Bucharest Financial Plaza



Pullman Hotel WTC



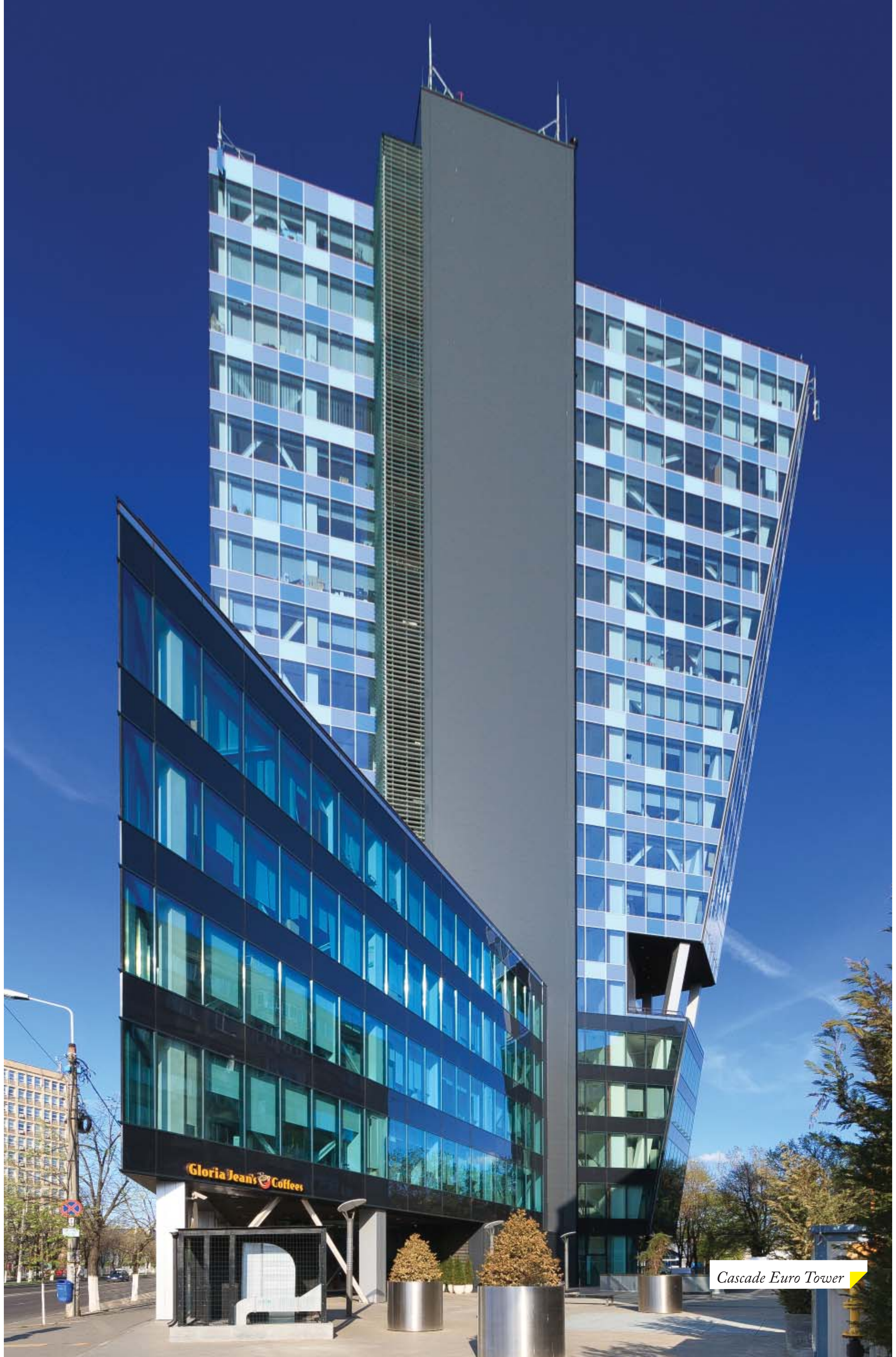
City Gate Towers



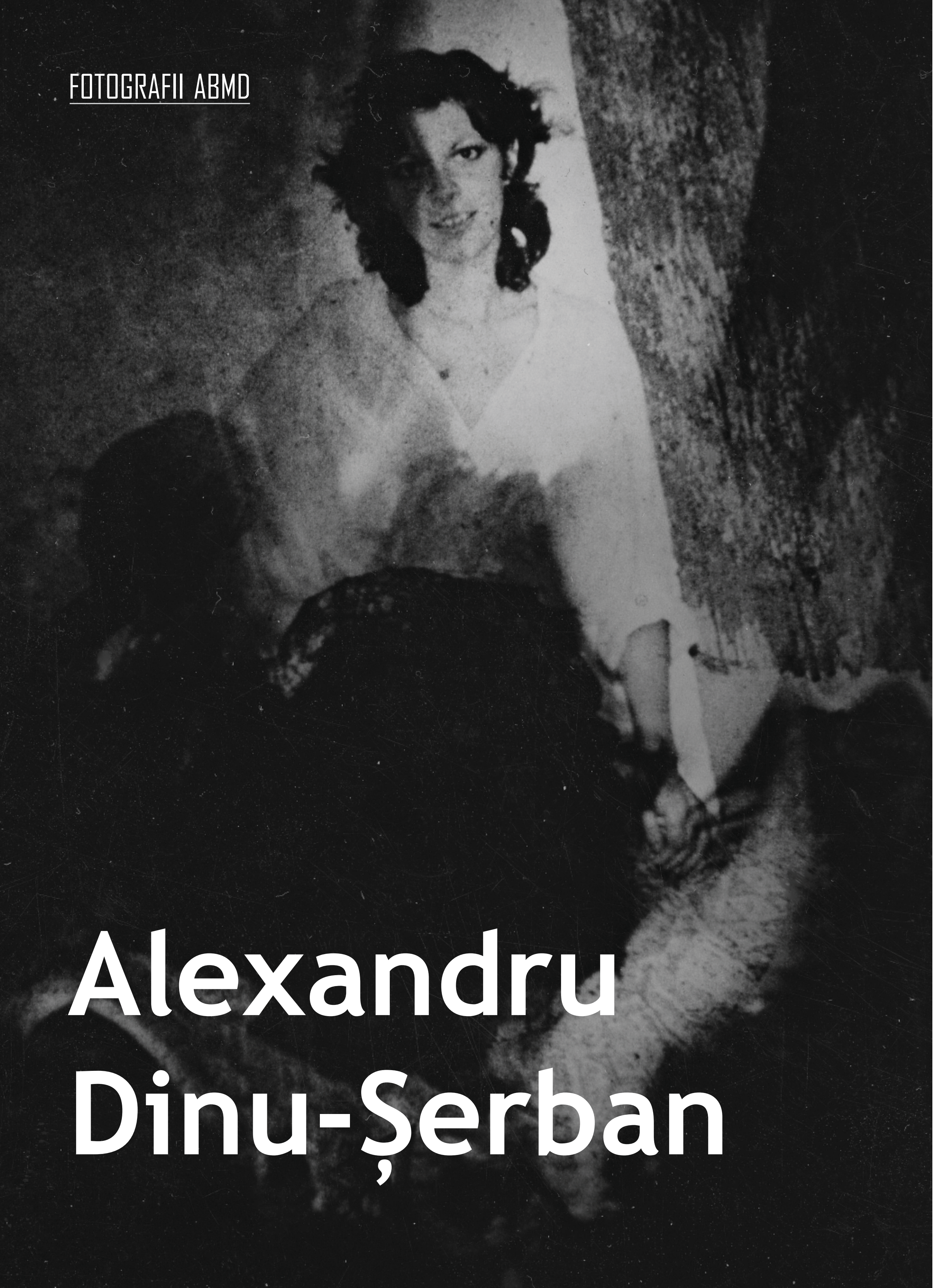
Asmita Gardens Bloc T3



Nusco Tower



Cascade Euro Tower



Alexandru Dinu-Șerban

Cum ai început să fotografiezi?
Să fotografiez, parcă a fost a doua mea natură.

Am început pe când aveam cam 14 ani. Aparatul ce-l foloseam era un Agfa Isolă I pe film lat, cadou de la tatăl meu. Trăind într-o familie de pictori, eram familiarizat cu compoziția și culoarea. Făceam portrete familiei, prietenilor, colegilor...

Mai târziu, din prima mea leafa, mi-am luat, asistat de tatăl meu, primul meu reflex: Zenit E cu obiectivul hellios 2/58. Eram tare mândru de mine. Cu acest aparat și cu un Praktica plc 3, am fotografiat Parisul prin 1981...

Noțiunile tehnice și artistice specific fotografiei, le-am învățat de la mentorul meu, Paul Agarici, pe la începutul anilor, 80.

Ce tip de fotografie iți place?
Am făcut spectacole prin teatre, de diaporame, umblând prin țară... erau un succes la vremea respectivă, fiind și o noutate în România.

Am avut o perioadă când fotografiam în studio atât imagini de produs cât și portrete, nuduri...

Peisajul mă atrage în mod deosebit, fotografia de stradă și mai ales fotografia de arhitectură.

Cum ai aflat de Asociația Bucurestiul meu drag?
De asociația Bucureștiul Meu Drag, cred că am aflat de pe BadorGood pe la sfârșitul anului 2007, fiind și prima ieșire de fotografiere...



Alexandru Dinu-Șerban

Ce te atrage să participi la acțiunile asociației?
Sunt anumite cartiere în care nu poți pătrunde de unul singur... prefer să merg cu grupul, simțindu-mă mai în siguranță.
Și nu în ultimul rând, socializarea și dacă este cazul să împărtășesc din cunoștințele mele...

Ce loc din Bucuresti iți place cel mai mult?
Cartierele vechi ce au mai rămas din păcate și în mod special gradina cișmigiu mă atrag ca un magnet.

Ce iți place în București?
Atmosferă, circulația haotică, oamenii veniți la căpătuiala de te miri din ce colț al țării... din păcate, bucureșteni neaoși au rămas foarte puțini.

Ce nu iți place în București?
Arhitectura nouă implementată ca nuca-n perete, sau distrugerea unor cartiere vechi. Nesusținerea cu cai de acces a dezvoltării urbanistice, cu mijloace de transport în comun...

Definește Bucureștiul în câteva cuvinte
Oraș interesant prin urâțenia la care s-a ajuns...

http://www.orasul.ro/users/publicprofile/aldinser









Surpriza din Geneva

De Cristian Radu



Simbolul Bucureștiului peste hotare ...



Cristian Radu
www.rezistenta.net

Unul din orașele importante ale Elveției, alături de Berna, Zürich sau Basel, este Geneva. Poate și datorită apropierii de Franța, localitatea de pe malul Lacului Geneva este mai animată decât alte orașe din țara cantoanelor, creând impresia unui furnicar cosmopolit, unde turismul se intersectează cu afacerile prin cafenelele cochete.



Orice oraș care se respectă are o gară centrală cu care să se mândrească. Gara Cornavin din Geneva suportă în medie un flux de aproximativ 85.000 de pasageri și 230 de trenuri pe zi. Actuala gară, edificu impunator, a fost finalizată în 1931. Factura art déco marchează stilul predominant al clădirii care seamănă întrucâtva cu Facultatea de Drept din București. Ce se poate admira în prezent este în realitate al doilea sediu al gării.



Vechea gară, mai modestă, data din 1858, fiind extinsă ulterior în 1873 și 1893. Anul 1909 a fost marcat însă de un dezastru, gara fiind mistuită de un incendiu. Zidurile de piatră rămase au fost apoi demolate, iar reconstrucția a durat mult. Holul central al noii gări a fost dat în folosință abia în 1929.

Gara cea nouă impresionează la interior prin niște fresce mari. Mă voi opri asupra uneia dintre ele - cea din holul central, un spațiu extrem de circulat. Fresca de aici este o reprezentare a Europei si a unor părți din Asia (Rusia occidentală, peninsula Asia Mică) și Africa (nord-vestul ei, adică Maghreb-ul). Sunt marcate orașe în care trenurile elvețiene ajungeau la vremea respectivă. Unele orașe beneficiază de câte un desen cu un monument local, reprezentativ în epocă. Dacă ne suim într-un tren imaginar, putem călători pe această hartă. Să luăm pentru început câteva orașe la rând:



OSLO, Norvegia. Este reprezentată clădirea Parlamentului. În prezent, Primăria din Oslo este mai degrabă una din cladirile-simbol ale orașului.



STOCKHOLM, Suedia. Este ilustrată cladirea Primăriei orașului, și în prezent o atracție turistică populară.



HELSINKI, Finlanda. Apar Piața Senatului și Catedrala Luterană, în continuare atracții favorite.



ATENA, Grecia. Este reprezentat Partenonul, celebrul templu din vârful dealului Acropole, la fel de fotografiat și în mileniul III.



ROMA, Italia. Arcul lui Constantin, din incinta Forului Roman, vestigiu antic, reprezintă capitala. Alegerea este interesantă, întrucât Roma este in prezent și cel mai probabil era și atunci faimoasă pentru arena Colosseum.

Dacă ne îndreptăm atenția spre Peninsula Iberică și apele înconjurătoare, descoperim alte monumente:



LISABONA, Portugalia. Apare Turnul Belem, pe malul apei, foarte vizitat și astăzi.



MADRID, Spania. Este reprezentat ansamblul Mănăstirii Escorial, veche reședință a regilor Spaniei. În prezent, foarte conoscut este Palatul Regal din capitală.

Ne concentrăm în continuare pe Europa vestică și sudul arhipelagului britanic:



LONDRA, Marea Britanie. Este reprezentată clădirea Parlamentului (Palatul Westminster), în mod notabil fără celebrul orologiu Big Ben, redenumit „Turnul Elisabeta" după Jubileul de 60 de ani de domnie ai Reginei Elisabeta a II-a, în 2012. Parlamentul britanic și-a menținut faima de obiectiv turistic major.



BRUXELLES, Belgia. Este desenată Primăria orașului (Rathuis sau Hôtel de Ville). Superbul palat este centrul atracției turistice și în prezent, fiind situat în inima orașului – Grand'Place (Piața Mare).



PARIS, Franța. Edificiul cu cupolă masivă este Panteonul. Deși închinat marilor oameni ai Franței el este un obiectiv turistic secundar, întrucât Parisul zilelor noastre este în primul rând cunoscut pentru inconfundabilul Turn Eiffel, o siluetă zveltă care de mai bine de un secol brăzdează orizontul parizian.



ELVEȚIA este reprezentată printr-un porumbel alb cu o ramură de măslin în cioc, simbolul păcii și al neutralității care i-au adus atâtea beneficii acestei țări de-a lungul istoriei.

Continuăm periplul european cu câteva detalii din Europa centrală:



BERLIN, Germania. Este reprezentată Opera (Konzerthaus). Actualmente, Poarta Brandenburg este simbolul Berlinului, în special după reunificarea de după căderea Zidului Berlinului, în 1989.



PRAGA, Cehia. Este ilustrată Primăria veche. Ea rămâne un obiectiv turistic important, alături de tot ansamblul frumoasei piețe centrale în care este situată.



VIENA, Austria. Este reprezentată Biserica Votivă, monument neogotic târziu. Viena prezentului este mult mai cunoscută pentru catedrala medievală Sfântul Ștefan (Stephansdom).



BUDAPESTA, Ungaria. Este reprezentat Podul cu Lanțuri de peste Dunăre. Acesta leagă Buda de Pesta și continuă să fie la fel de cunoscut și astăzi.



VARȘOVIA, Polonia. Apare statuia ecvestră a Prințului Józef Poniatowski, important lider polonez de la 1800. Varșovia este în prezent foarte apreciată pentru ansamblul impresionantului său centru vechi.

Partea europeana a Rusiei merită şi ea atenţie:



MOSCOVA, Rusia. Este ilustrată o biserică-tip rusească, ce aduce foarte mult cu Catedrala Sfântul Vasile din Piaţa Roşie, deşi nu este clar dacă autorul frescei a dorit să o reprezinte pe aceasta. În prezent, lăcaşul de cult amintit suscită la fel de mult interes.

Am păstrat la urmă zona Europei de Est şi a Balcanilor, din motive care vor fi justificate în cele ce urmează.



BELGRAD, Serbia. Este reprezentată Fortăreaţa Kalemegdan, datând in anul 535 - un punct esenţial al oricărui tur ghidat prin capitala Serbiei şi în prezent.



SOFIA, Bulgaria. Este ilustrată Moscheea Banya Başi, monument otoman. Actualmente, biserica ortodoxă Aleksandr Nevski este unul din simbolurile cele mai cunoscute ale oraşului.



ISTANBUL, Turcia. Apare o moschee anonimă, care aduce cu Moscheea Ortaköy (sau Büyük Mecidiye Camii). Nu este vorba nicidecum de Moscheea Hagia Sofia, faimoasă şi foarte promovată in prezent.



ODESSA, Ucraina. Sunt reprezentate vestigiile unei colonii greceşti. În prezent, obiectivul turistic central al acestui oraş atât de disputat în secolul trecut este Teatrul Academic de Stat pentru Operă şi Balet.



Contemplarea – în aşteptarea trenului – a frumoasei hărţi din holul central al Gării Cornavin mi-a rezervat o surpriză de proporţii. Mă uitam intrigat la oraşele ilustrate, când am văzut că este reprezentată şi Capitala României. De la Geneva se ajungea cu trenul la Bucureşti, denumirea oraşului este scrisă în limba română, iar urbea este reprezentată de o clădire greu de identificat la prima vedere. Am recunoscut-o cu greu, pentru că mă aşteptam să vad mai degrabă pictat Ateneul Român, Palatul Casei de Depuneri (CEC), Palatul Poştelor (Muzeul Naţional de Istorie a României), Palatul Justiţiei de pe Splaiul Independenţei sau Palatul Regal vechi de pe Calea Victoriei, din actuala Piaţă a Revoluţiei (palat care a ars într-un incendiu, în 1927).



[*Foto prin amabilitatea lui Radu Oltean (art-historia.blogspot.com)*]

Oraşul Bucureşti este însă reprezentat la Geneva de Turnul Colţei. Un edificiu aproape şters din memoria colectivă bucureşteană se regăseşte pictat în holul central al gării principale. Trebuie neapărat precizat că turnul este ilustrat aşa cum se înfăţişa în ultima sa perioadă de existenţă. În forma iniţială, era mult mai înalt şi avea un acoperiş ţuguiat. A fost unul din simbolurile Bucureştilor pre-regali, un monument medieval tarziu şi a servit, succesiv, drept poartă principală pentru Mănăstirea Colţea, apoi, după dispariţia ei, pentru Spitalul Colţea. La vremea sa, era cea mai înaltă construcţie din oraş şi oferea o vedere foarte cuprinzătoare, până la periferia oraşului, pe atunci mult mai mic.



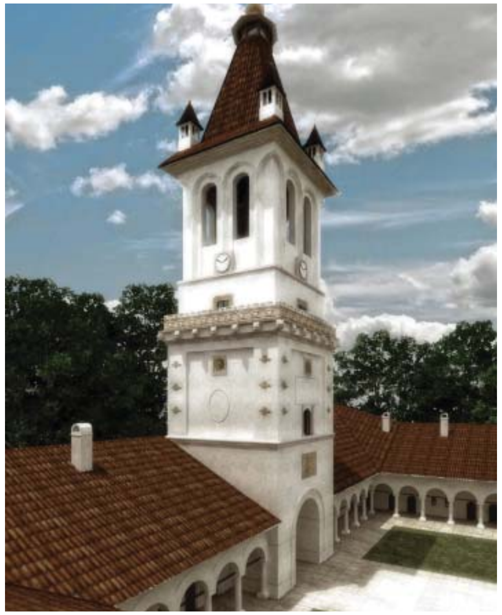
De aici a fost pozată una dintre cele mai vechi panorame bucureştene, cu Academia (ulterior Universitatea Bucureşti), Palatul Suţu (azi Muzeul Municipiului Bucureşti) şi împrejurimile, realizată de fotograful Carol Pop de Szathmary la 1864.



Nici artistul Amedeo Preziosi nu a ratat ocazia să se suie în vârful turnului şi să picteze o acuarelă cu vederea Uliţei Colţei coborând înspre Piaţa Mare (nucleul Pieţei Unirii din prezent), în anul 1868.

Turnul Colţei se găsea, deci, lângă ceea ce astăzi numim Piaţa Universităţii. După secole în care a rezistat, a fost demolat de Primăria Comunei Bucuresci în anul 1888 pentru a lărgi Uliţa Colţei (actual bulevard I. C. Brătianu) – plan al Primarului Pache

Protopopescu. Deoarece „sentința” fusese deja dată, grupuri de bucureșteni curioși au venit să exploreze pentru ultima dată edificiul cu care fuseseră obișnuiți toată viața lor.





[*Reconstituire de Andrei Popescu (ideiurbane.ro)*]

Dacă prin absurd Turnul Colței ar fi supraviețuit, el s-ar fi regăsit în zilele noastre pe mijlocul bulevardului I. C. Brătianu. Fundațiile lui există încă sub asfalt. Până în anii ‘90 erau marcate cu alb pe caldarâm, dar asfaltările ulterioare nu au mai ținut cont – inexplicabil – de urmele acestui foarte important monument bucureștean, atât de puțin cunoscut de contemporani.

Așadar, o surpriză și o descoperire de proporții pentru un pasionat al istoriei Capitalei. Ajuns la momentul concluziilor, este de remarcat faptul că multe orașe nu sunt reprezentate de monumentele emblematice actuale. Acest lucru mă face să presupun că fresca este o reproducere a uneia mai vechi, existentă probabil în vechea Gară Cornavin. Mi se pare o explicație plauzibilă pentru prezența Turnului Colței în dreptul denumirii „București”. În 1929, când s-a inaugurat holul central al noii gări, turnul era demult dispărut, iar la București existau deja suficiente edificii monumentale ridicate în vremea domniei Regelui Carol I care ar fi putut să-și găsească locul pe frescă. Mai mult decât atât, absența, de exemplu, a Turnului Eiffel și a Orologiului Big Ben vine ca o validare a ipotezei de mai sus, pentru că, cel mai probabil, aceste două edificii-simbol ale Europei nu fuseseră încă ridicate la vremea apariției frescei.



[*Piața Gării din Geneva, anii ’60*]

În concluzie, se poate afirma că fresca de la Gara din Geneva întruchipează spiritul monumentelor si edificiilor europene de dinainte de 1900 – între care Capitala Regatului României ocupă și ea un loc – constituindu-se într-un stop-cadru interesant al istoriei continentului, în epoca premergătoare marilor războaie, dar mai ales marilor schimbări – pe toate planurile – ce aveau să urmeze.

Ultima idee pe care aș vrea să o expun include o observație tristă, dar adevărată: dintre toate monumentele pictate pe respectiva frescă, Turnul Colței este singurul care nu mai există în zilele noastre. Toate celelalte orașe și-au păstrat obiectivele reprezentate în Geneva.

Ultimul Etaj

imagini de arhivă

De Ștefan Tuchilă - www.archiphotos.com



Spuneam în ultimul număr din „Bucureștiul meu drag" că acest oraș face parte dintr-un grup „select" de orașe care îți oferă posibilitatea de a realiza imagini „de arhivă" în decursul a câtiva ani. Motiv de bucurie pentru unii dintre locuitorii săi sau de întristare și revoltă pentru alții, orașul este alterat și marcat puternic în fiecare zi de o forță cu mult mai greu de identificat decât cauzele precedentelor schimbări majore din istoria Bucureștiului.

Este relativ ușor de identificat vinovații pentru distrugerile din timpul perioadei comuniste, situația devine însă mai complexă când privim Bucureștiul de azi. Există voci care afirmă că autoritățile publice sunt principalii vinovați. Dacă asculți alți critici, arhitecții și urbaniștii sunt de vină. Aproape toți sunt însă de acord că e vina „afaceriștilor, șmecherilor și mafioților", băgați foarte convenabil într-un pachet, cel al oamenilor cu bani.

Probabil că numărul de critici ai „dezvoltării" Bucureștiului ar scădea considerabil dacă aceasta schimbare continuă a țesutului urban nu s-ar manifesta într-un mod incontrolabil și de multe ori dezastruos pentru oraș. Acest fenomen nu este unic, ci chiar foarte des întâlnit în țările în curs de dezvoltare și fără o tradiție democratică bine înrădăcinată, putând fi observat foarte des în Asia, un exemplu foarte bun fiind China.

Problema în București/România nu poate fi identificată sub forma unei categorii sociale, meserii sau grup de persoane. Suntem cu toții responsabili, deși există un termen al ecuației a cărui intervenție (sau lipsa acesteia) cântărește foarte greu. Investitorii vor avea întotdeauna dreptul să încerce să ocolească regulile și legile (la noi în țară cât și oriunde în lume). Veți găsi oriunde arhitecții și urbaniștii cu coloana vertebrală elastică, care știu să se plieze perfect dupa cerințele clienților lor.

Însă există reguli, legi și oameni plătiți din banii publici pentru a se asigura că totul functionează ca la carte și nimeni nu încalcă legea. Vorbim, bineînțeles, de autoritățile publice. Acele autorități care se ocupa în alte țări cu refuzarea permiselor de construire sau cu identificarea și rezolvarea problemelor orașului. Aceleași autorități care organizează concursuri (cu rezultate bazate pe merit, calitate și respectarea unor caiete de sarcini) pentru orice amenajare importantă pentru oraș sau lucrare finanțată din bani publici. Sau care organizează dezbateri publice pe temele sensibile și importante pentru locuitorii orașului.

Puteți deci găsi în paginile următoare rezultatul a șase ani de schimbări. Vă las vouă să alegeți ce este bine sau rău. Eu rămân cu speranța că vom ajunge la un moment când imaginea „dinainte" nu va fi sursa unor regrete ci cel mult a nostalgiei.

Aceste imagini fac parte din proiectul „Ultimul Etaj". Puteți găsi mai multe imagini aici:

www.facebook.com/UltimulEtaj
www.ultimul-etaj.ro
„Ultimul Etaj" este un proiect marca Zeppelin (http://zeppelin-magazine.net). Proiect realizat cu sprijinul AFCN.



Bucharest Financial Plaza, Calea Victoriei, imagini realizate in 2008 / 2012 privind către nord.





Bucharest Tower Center, Bulevardul Ion Mihalache, imagini realizate în 2008 / 2012 privind către sud



Bucharest Tower Center, Bulevardul Ion Mihalache, imagini realizate în 2008 / 2012 privind către sud.







Bloc locuințe strada Gheorghe Manu, imagini realizate în 2008 / 2012 privind către vest.





Clădire din ansamblu Politehnicii (fosta Academie Ștefan Gheorghiu),
imagini realizate în 2006 / 2012, privin către nord.





Duminică dimineața anii '80

Foto: Andrei Bîrsan



Ziua Armatei 2012

Foto: Cristian Munteanu - Sony NEX 5N



A venit toamna

Foto: Mihnea Georgescu



Sky Tower

Foto: Claudiu Gîlmeanu - www.claudiugilmeanu.ro



Vedere de pe Blocul Rosenthal

Foto: Alex Iacob - www.reptilianul.blogspot.ro



www.bucurestiivechisinoi.ro



Despre noi

Cultura este ceea ce rămâne după ce ai uitat ce-ai învățat. Selma Ottiliana Lovisa Lagerlof

…

şi încă ceva…

… „Pentru www.bucurestiivechisinoi.ro, mediul cultural creat online a însemnat un spaţiu destinat socializării, cunoaşterii şi autocunoaşterii, al dezvoltării, rememorării, al semnelor de întrebare şi, în special, al documentării continue. Din momentul lansării, în luna septembrie a anului 2009, proiectul a reuşit să culeagă roadele propriilor performanţe", Andrei Slavuteanu, fondatorul proiectului.

S-au născut parteneriate si proiecte importante cu instituţii culturale, asociaţii, fundaţii, reprezentanţi media, edituri, website-uri ce împărtăşeau aceleaşi valori socio-culturale (bloguri), s-au alăturat iniţiativelor marca Bucureştii vechi şi noi oameni simplii, pasionaţi de istoria oraşului ce îi adăposteşte.

Suflul modernităţii nu a trecut nepăsător pe lângă tot ceea ce înseamnă www.bucurestiivechisinoi.ro, ci a „acceptat" tentaţia propusă de reţelele de socializare (Facebook) prin personalizarea unei pagini atent urmărită de aproape 2.000 de membri.

Redeschidem invitaţia la bucureştit!

ASOCIAȚIA

Bucureștiul meu drag

www.orasul.ro